SKRZYDLATA POLSKA

26 (1512) • 29.06.1980 CENA 5 ZŁ

W DRUGĄ ROCZNICĘ
RADZIECKO-POLSKIEGO
ZAŁOGOWEGO LOTU KOSMICZNEGO
ODWIEDZAMY GWIEZDNE MIASTECZKO

SP

NA HORYZONCIE

RADIOWY KONKURS DLA KANDYDATÓW NA SZYBOWNIKÓW

Tego jeszcze nie było – przez konkurs radiowy na kurs szybowcowy. Życzliwa lotnictwu i zasłużona już dla jego popularyzacji redakcja popularnego magazynu radiowego „Sygnały Dnia" (dodajmy: laureat naszych „Błękitnych Skrzydeł 78") ogłosiła wspólnie z Aeroklubem PRL konkurs lotniczy dla młodzieży. Od maja do czerwca w każdy poniedziałek i czwartek rano ogłaszano po trzy pytania konkursowe dotyczące historii i współczesności lotnictwa polskiego. Odpowiedzi należało nadsyłać do redakcji „Sygnałów dnia". Konkurs wzbudził zainteresowanie, przede wszystkim z tego względu, iż nagrodą za jego poprawne rozwiązanie był udział w letnim szkoleniowym obozie szybowcowym. Szansa to niezwykła dla wielu dziewcząt i chłopców, zważywszy iż możliwa do realizacji już w lipcu bieżącego roku. Spośród dobrych odpowiedzi rozlosowano 10 miejsc na obozie. 10 osób – zwycięzców konkursu skierowanych zostało na badania lotniczo-lekarskie i w przypadku pozytywnego orzeczenia zdrowotnego rozpocznie 10 lipca teoretyczne i praktyczne szkolenie na obozie szybowcowym organizowanym przez Aeroklub Wrocławski i Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej.

Sądząc z telefonów do naszej redakcji, za pośrednictwem których (co tu ukrywać!) próbowano ułatwić sobie znalezienie odpowiedzi na niektóre pytania, konkurs miał żywy oddźwięk. Był z pewnością ciekawą próbą dotarcia do środowiska młodzieży i wyłowienie z niej kandydatów na szkolenie lotnicze. Próbą nie pozbawioną wprawdzie ryzyka, gdyż może się okazać, iż spośród 10 laureatów konkursu tylko pewien ich procent może być zdolny do szkolenia ze względów zdrowotnych. Było to jednak ryzyko świadomie podjęte przez organizatorów. Konkurs ma, naszym zdaniem, dodatkowo jeszcze jedną zaletę – daje szansę dostania się na szkolenie lotnicze chętnym młodym z małych miasteczek i wsi, które są daleko położone od aeroklubów i ich wpływów przede wszystkim na młodzież wiejską. A kto wie, czy drogą takiego konkursu nie wyłoni się nam w przyszłości niejeden talent w lotnictwie.

Konkurs nam się podobał, dziękujemy zań jego inicjatorom i organizatorom. Jest to atrakcyjna i powszechna forma popularyzacji lotnictwa dla wszystkich. Należałoby go powtórzyć w przyszłym roku, być może z nagrodami na szkolenie dla większej liczby osób. Zadbać by też należało w przyszłości o lepszą precyzję pytań i poprawność odpowiedzi.

Ikarus

Z LOTU PO KRAJU

DWA REKORDY ŚWIATA POLSKIEGO MODELARZA

11 czerwca **Bronisław Malczyk** z Aeroklubu Krakowskiego ustanowił dwa rekordy świata w klasie modeli wodnosamolotów (F1C) z napędem mechanicznym. Rekord nr 44 – długotrwałość lotu – 37 min 59 s. Rekord nr 46 – wysokość lotu – 2 040 m. Oba wyniki są lepsze od aktualnych rekordów świata zarejestrowanych przez FAI. Jeśli dokumentacja rekordowych wyników będzie w porządku, Polak znajdzie się na liście rekordzistów świata.

XV KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE IM: SZCZEPANA GRZESZCZYKA

Na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach rozpoczęły się 8 czerwca XV Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka. Na starcie stanęło 31 zawodników. W pierwszej konkurencji (8.06.) zwyciężył **Wiktor Sznurowski** (Świdnik), przed **Pawłem Wojdą** (Białystok) i **Markiem Lewandowskim**; w drugiej (9.06.) – **Krzysztof Piotrowski** (Zielona Góra), przed **Wiktorem Sznurowskim** (Świdnik) i **Mirosławem Kisłym** (Warszawa). Po dwóch konkurencjach na czele znajdował się **Wiktor Sznurowski**, przed **Krzysztofem Piotrowskim** i **Andrzejem Bylokiem**. Pogoda nie sprzyjała, niestety, szybownikom.

OPERACJA ŚMIGŁOWCA INSTALU NAD KOPALNIAMI

Śmigłowiec nasielskiego przedsiębiorstwa Instal we współpracy z Zakładem Budowy Sieci Energetycznych „Elbud" w Katowicach dokonał demontażu i transportu 20 słupów linii energetycznych wysokiego napięcia na terenie kopalni „Halemba" i „Knurów" oraz w gęsto zabudowanym terenie przy elektrociepłowni w Zabrzu. Załoga śmigłowca wykonała te prace w wielokrotnie krótszym czasie i przy znacznie mniejszych kosztach niż tradycyjnymi metodami przy użyciu sprzętu naziemnego.

WARSZAWSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE

Po kilku latach przerwy odbyły się ponownie, w dniach 7–8 czerwca br., czternaste z kolei Warszawskie Zawody Samolotowe. Startowały załogi z aeroklubów Białostockiego i Warszawskiego. Rozegrano 3 konkurencje. Zwycięstwo i puchar, ufundowany przez Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich PZL-Warszawa, wywalczyła załoga warszawska w składzie: pil. **Henryk Kucharski** – nawig. **Grzegorz Tomala.**

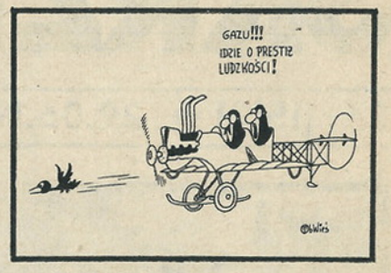
LOTNICZA WYSTAWA FILATELISTYCZNA W POZNANIU

Polski Związek Filatelistów, obchodzący w roku bieżącym swe 30-lecie, organizuje w dniach 25–31 sierpnia br. w Poznaniu filatelistyczną wystawę propagandową poświęconą historii lotnictwa.

PZF zrzesza obecnie 185 tys. członków, skupionych w 3 500 kołach i 22 oddziałach okręgowych.

ZAWODY SPÓŁDZIELNI MIESZKANIOWYCH

7 czerwca br. na lotnisku Babice odbyły się XV Warszawskie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Startowało 197 modelarzy z 20 modelarni osiedlowych. W klasyfikacji zespołowej czołowe miejsca zdobyły modelarnie: 1. SMLW Legionowo – 1 984 pkt; 2. SSM Aeromodelklub – 1 934 pkt; 3. RSM Osiedle Młodych – Oś. Przyczółek Grochowski – 1 880 pkt. Wyniki indywidualne: klasa modeli rakiet – 1. **Robert Warnicki** (Przyczółek Grochowski), 2. **Michał Ostrowski** (NSBM Piaski), 3. **Rajmund Radzicki** (SSM Aeromodelklub); klasa F1H – 1. **Marek Obrębski**, 2. **Dariusz Oldak**, 3. **Jacek Kwaśniak** (wszyscy z SMLW Legionowo); klasa F1G – 1. **Piotr Jędrych** (Przyczółek Grochowski). 2. **Krzysztof Przybysz** (Oś. Ateńska), 3. **Przemysław Kucharski** (Przyczółek Grochowski); klasa F1C – 1. **Robert Werenc** (Oś. Przedwiośnie), 2. **Krzysztof Ostapczuk** (NSBM, Oś. Przedwiośnie), 3. **Bogdan Szczepaniak** (SM Piaseczno); klasa A1/2 – 1. **Marek Obrębski**, 2. **Wojciech Gantorek**, 3. **Dariusz Oldak** (wszyscy z SMLW Legionowo).



Rys. W. Fuglewicz (2)

Jedno z wnętrz nowego miejskiego dworca Polskich Linii Lotniczych LOT w Gdańsku.
Zdjęcie: Janusz Czerniak

„ASTRONAUTYKA" NR 2/1980

Nr 2/1980 dwumiesięcznika popularnonaukowego PTA „Astronautyka" przynosi na swych łamach szereg ciekawych artykułów, m.in.: **J. Molskiego** – Ziemia, człowiek i Kosmos; **M. Subotowicza** – CETI i SETI na XX Kongresie Międzynarodowej Federacji Astronautycznej; **A. Janika** – Jak poznać Czerwoną Planetę?; **G. Gnysińskiego** – Wartości fantastyki naukowej; **K. Wiewiórowskiej** – Problem notyfikacji w prawie kosmicznym. Cena egz. – 10 zł.

WYDAWNICTWA

CHARAKTERYSTYKA I ZASTOSOWANIE NAPĘDÓW – NAPĘDY LOTNICZE. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1980. Str. 292, cena 95 zł.

JOHN BOYD – **OSTATNI STATEK Z PLANETY ZIEMIA** (tłum. z ang.). Czytelnik – 1979. Powieść fantastyczno-naukowa. Str. 191, cena 26 zł.

STANISŁAW LEM – **OPOWIEŚĆ O PILOCIE PIRXIE.** Iskry – 1980. Wyd. 4. Str. 468, cena 50 zł.

W SKRÓCIE

● **Poznański** Zespół Lotnictwa Sanitarnego stacjonujący na Ławicy obchodzi w roku bieżącym swe 25-lecie.

● **PLL LOT** zainaugurowały sezonowe połączenie lotnicze Szczecina z Warną i Budapesztem; loty w każdy wtorek.

● **Pilot** szybowcowy Aeroklubu Jeleniogórskiego, **Marek Korneć**, wykonał w maju przelot po trasie trójkąta 548 km (Jelenia Góra–Ostrów–Częstochowa–Jelenia Góra), zdobywając tym samym trzeci diament.

W NASTĘPNYM NUMERZE

● ŚMIGŁOWIEC PZL – SOKÓŁ
● Z MYŚLĄ O PRZYSZŁOŚCI
● STRAŻACY NA SAMOLOTACH I ŚMIGŁOWCACH
● OLIMPIJSKI AEROFLOT
● LOTNICZE OLEJE SYNTETYCZNE

NASZA OKŁADKA

Pomnik Jurija Gagarina w podmoskiewskim Gwiezdnym Miasteczku.

Zdjęcie: AP Nowosti

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **USA.** Nadchodzą bliższe informacje o nowym szybowcowym rekordzie świata – przelocie docelowo-powrotnym ustanowionym przez Amerykankę Cornelię Yoder. Przelot wykonała 5 kwietnia, a odległość 1 025 km pokonała w 9 godz 03 min, ze średnią prędkością 113,2 km/h. Szybowiec ASW-19 produkcji RFN.

● **RUMUNIA.** IS 30 to symbol nowego motoszybowca dwumiejscowego wyposażonego w chowany do kadłuba zespół śmigło-silnikowy. W prototypie zastosowano amerykański silnik 4-cylindrowy, dwusuwowy o mocy 33 kW. Śmigło dwułopatowe, drewniane. Masa startowa motoszybowca 680 kg, doskonałość 36 przy prędkości 110 km/h.

● **RFN.** 7 maja oblatano prototyp szybowca klasy ograniczonej Ventus, wytwórni Schempp-Hirth. Szybowiec ma być budowany w dwóch wersjach: z kadłubem wąskim i szerokim.

● **USA.** Znana wytwórnia szybowców Schweizer wykonała, licząc od 1955 r, ponad 800 szybowców jednomiejscowych, popularnych 1–26, przeznaczonych dla średniozaawansowanych pilotów (doskonałość 23, prędkość opadania 0,9 m/s). Szybowiec ten produkowany jest również w zestawie do samodzielnego składania. W roku bieżącym powstał prototyp 1-36 o bardziej doskonałej konstrukcji i powiększonych osiągach. Konstrukcja metalowa. Rozpiętość skrzydeł 14 m, układ średniopłata. Stałe koło podwozia. Masa własna 210, całkowita 320 kg. Nowy szybowiec o nazwie Sprite (Krasnoludek) ma być produkowany w liczbie około 50 sztuk rocznie.

● **W. BRYTANIA.** Tradycyjny salon lotniczy w Farnborough otwarty będzie w dniach 31 sierpnia – 7 września.

● **FRANCJA.** Aerospatiale studiuje projekt budowy samolotu przeznaczonego dla potrzeb komunikacji lokalnej. Chodzi o dwusilnikowy, turbośmigłowy samolot 40-osobowy o udźwigu handlowym 4–5 t, który zdolny będzie do pokonania odległości 1 500 km z prędkością podróżną 500 km/h.

● **USA.** Samolot Gulfstream III przebył bez lądowania trasę Savannah (USA) – Hanower (RFN) o długości 7 406 km ze średnią prędkością 822 km/h. Wynik ten jest nowym rekordem świata w tej klasie samolotów odrzutowych. Gulfstream III dopiero w tym roku ma uzyskać certyfikat państwowy. Pierwszy lot wykonał w grudniu roku ubiegłego.

● **ICAO.** Liczba śmigłowców cywilnych wzrasta z roku na rok. Obecnie na całym świecie eksploatuje się ponad 13 000 wiropłatów, z czego 60% w USA. W roku 1979 przemysł USA sprzedał 950 śmigłowców, a Francja 382 takich statków powietrznych. Oto procentowy udział w produkcji śmigłowców przez czołowych wytwórców zachodnich: Bell 40%, Aerospatiale 23%, Sikorsky 12%, Hughes 12%, MBB 4,7%, Enstroem, Brantly i inne wytwórnie – łącznie – 4,6%, Agusta 2,2%.

● **FRANCJA.** W ciągu ostatnich 5 lat licencje cywilnych pilotów śmigłowcowych uzyskało ponad 700 osób. Stwierdza się tutaj, że szkolenie pilotów śmigłowcowych jest bardzo kosztowne. W końcu 1979 r. na terenie Francji znajdowały się 323 śmigłowce cywilne.

● **ZSRR.** Po raz pierwszy przedsiębiorstwo handlu zagranicznego Aviaexport zamieściło w prasie francuskiej ogłoszenie oferujące aerobus Il-86. Liczba pasażerów – 350, udźwig – 42 000 kg, masa startowa 206 000 kg, prędkość podróżna 900–950 km/h, zasięg przy maks. ładunku – 3 600 km.

● **AUSTRIA.** Zamówiono 24 samoloty bojowe Mirage 50. Dostawa rozpocznie się od stycznia 1982 r.

● **PORTUGALIA.** Jak wynika z doniesień prasy zachodniej, pewna liczba samolotów wojskowych G 91 wraz z częściami zamiennymi ma być dostarczona bezpłatnie siłom zbrojnym. Chodzi o samoloty, które dotąd użytkowano w RFN. Natomiast piloci RFN przesiadają się na nowoczesne Alpha-Jet.

● **INDONEZJA.** Dwa śmigłowce SA-330 Puma i SA-332 Super Puma będą produkowane w zakładach Nurtanio na podstawie licencji zakupionych we Francji.

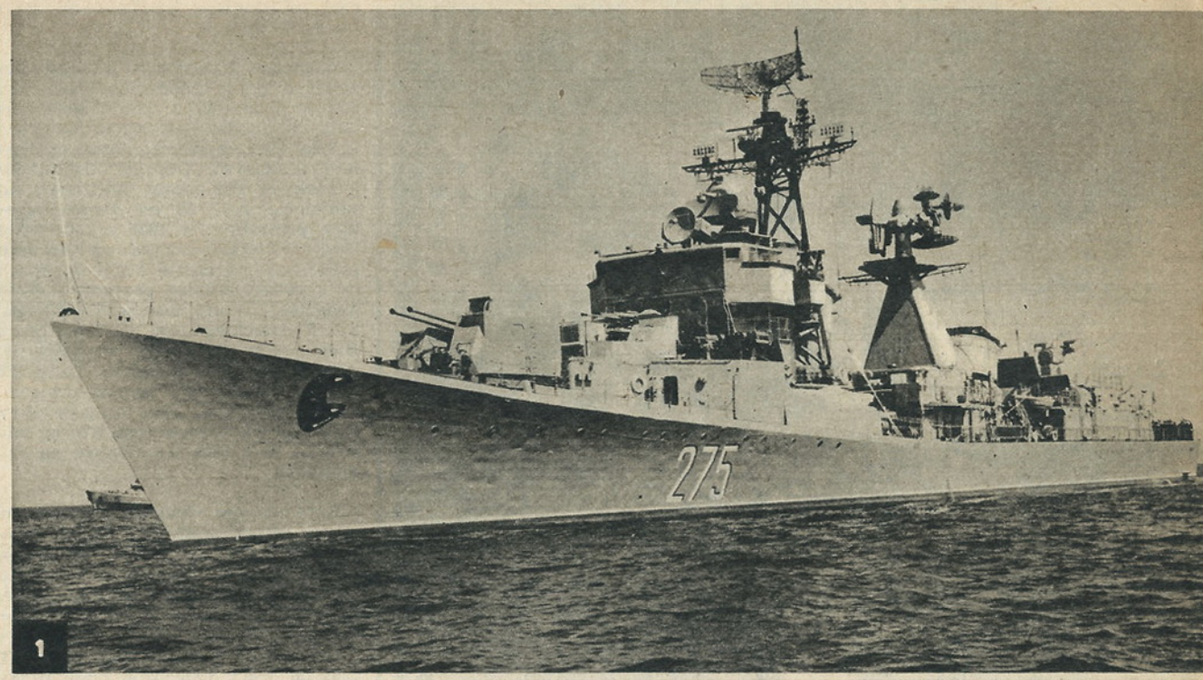
● **INDIE.** Od 1987 r. komunikacja wewnętrzna odbywać się będzie przy wykorzystaniu aerobusów produkcji zachodnioeuropejskiej. W ciągu 7 lat liczba samolotów szerokokadłubowych wzrośnie do 28 sztuk.

● **FRANCJA.** Naddźwiękowy Concorde z numerem 13 dostarczony został niedawno Air France. 14 maja wszedł do eksploatacji.

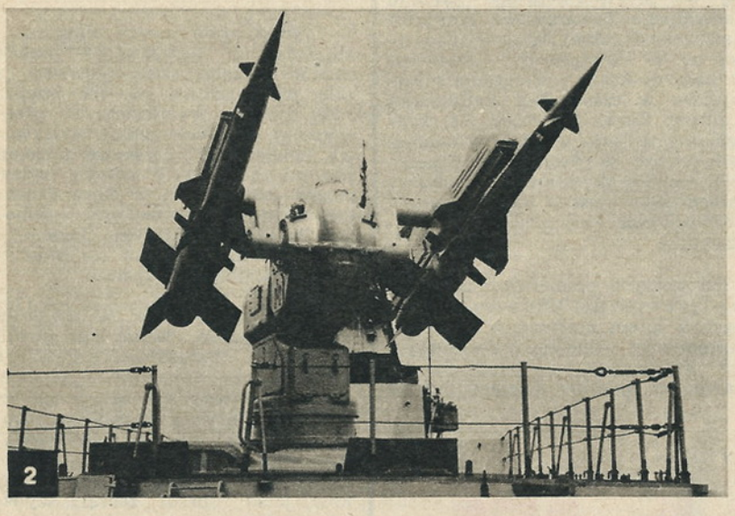
PRZECIWLOTNICY z ORP „Warszawa"

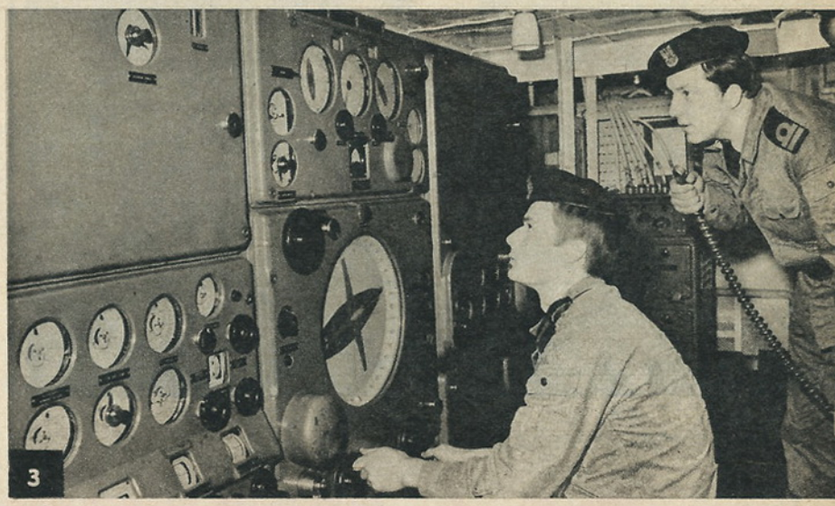
Do wyjścia w morze załoga niszczyciela rakietowego ORP „WARSZAWA" zawsze przygotowuje się niezwykle starannie. Zanim okręt odpłynie z macierzystego portu, marynarze wykonują czynności w maszynowniach, przy urządzeniach nawigacyjnych, namiarowo-naprowadzających, przy pracach porządkowych i organizacyjnych wynikających z funkcji reprezentacyjnych, a mianowicie okrętu flagowego, jaką w Polskiej Marynarce Wojennej spełnia niszczyciel „WARSZAWA".

Do pełnej gotowości bojowej przygotowują się także artylerzyści przeciwlotniczy i obsługi wyrzutni rakietowych. Z okrętu o wiele trudniej niż na lądzie prowadzić ogień do celów nawodnych, a szczególnie odpierać ataki z powietrza. Samoloty są groźnymi przeciwnikami dla załogi okrętu. Zjawiają się nagle, przy czym okręt jest stosunkowo łatwym celem dla pilotów. Stąd obrona przeciwlotnicza na okręcie znajduje się w centrum uwagi dowództwa. Marynarze z ORP „WARSZAWA" znają pełne bohaterstwa i niezwykle dramatyczne dzieje swoich sławnych poprzedników z lat minionej wojny. Niszczyciele: „BŁYSKAWICA", „BURZA", „GROM", „WICHER" przysporzyły polskiej marynarce wojennej dużo chwały. Na morzach i oceanach dzielnie, z biało-czerwoną banderą prowadziły pojedynki ogniowe z samolotami z czarnymi krzyżami na skrzydłach. Dzięki ich odwadze, mistrzowskiemu opanowaniu sztuki artyleryjskiej skutecznie ochraniali okręty załadowane desantem, sprzętem wojskowym, bądź zwalczające hitlerowskie okręty podwodne.



1


2


3

W okresie pokojowej służby na morzu na przeciwlotnikach spoczywa również główny ciężar obrony powietrznej okrętu. Niszczyciel „WARSZAWA", najbardziej nowoczesny z tej klasy okrętów, ma w swym uzbrojeniu zestaw rakiet przeciwlotniczych, działa pojedyncze i poczwórnie sprzężone, średniego i małego kalibru.

...W okrętowej stacji radiolokacyjnej, która śledzi powietrzny obszar morskiego poligonu, nieprzerwanie trwa dyżur bojowy. Operatorzy czujnie obserwują obraz na ekranie wskaźnika radiolokacyjnego.

Nagle dyżurny operator melduje o zbliżaniu się samolotów „nieprzyjacielskich":

— Alarm bojowy!

— Przygotować rakiety do startu!

— Działa w gotowości do otwarcia ognia! — padają rozkazy z okrętowego stanowiska dowodzenia.

Następuje błyskawiczne sprawdzenie elektronicznych systemów rakietowych. Teraz już nie minuty, lecz sekundy decydują o gotowości okrętu do otwarcia ognia.

Tymczasem odległość do celów powietrznych stopniowo maleje. Są one coraz większe. Pełniący wachtę w centrali kierowania strzelaniami artyleryjskimi ppor. mar. Bogdan Kacprowicz i st. mar. Marek Pietrzkowski przystępują do określania parametrów celu. Szybkie, dokładne wykonanie nakazanych czynności ułatwiają elektroniczne przeliczniki.

...Cel wchodzi w sam środek dwóch pionowych linii ekranu stacji radiolokacyjnej.

Ręka dowódcy kieruje się w stronę pulpitu startowego...

Wzmożony ruch zaobserwować można na stanowiskach dział przeciwlotniczych. St. bosman Józef Kossobudzki przekazuje dane do nakierowania luf w kierunku, z którego spodziewany jest atak lotniczy. Celowniczowie st. mar. Paweł Golik i mar. Tadeusz Kirzanowski są mistrzami w swojej specjalności. Ich czynności są precyzyjne, obliczenia skuteczne.

Dziś jednak nie będzie słychać potężnego grzmotu, jaki towarzyszy startowi rakiet, ani ogłuszających wystrzałów armat. Rakiety nie wystartują, a lufy dział powrócą do stanu przedalarmowego. Kilkudniowe szkolenie na pełnym morzu dowiodło, że przeciwlotnicy z ORP „WARSZAWA" są dobrze przygotowani do wykonania każdego zadania. Gdyby samoloty zbliżyły się do okrętu na odległość strzału, zostałyby powitane celnym ogniem.

35 rocznicę powstania ludowej Marynarki Wojennej, przypadającą w bieżącym roku, załoga flagowego okrętu ORP „WARSZAWA" uczciła wzmożonym wysiłkiem szkoleniowym. Tak jak przystało na godnych kontynuatorów najlepszych tradycji obrońców polskiego morza.

JERZY CHOJNACKI

NA ZDJĘCIACH:

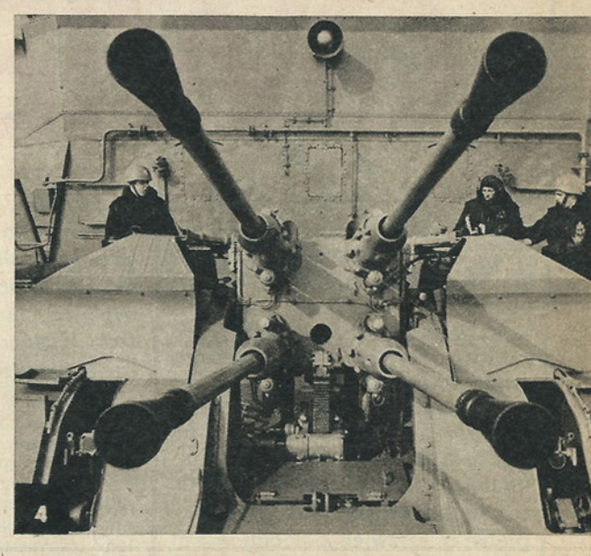
1. Flagowy okręt Polskiej Marynarki Wojennej — ORP „Warszawa" w całej okazałości.

2. Rakiety przeciwlotnicze niszczyciela.

3. W pomieszczeniach centrali kierowania strzelaniami artyleryjskimi. Ppor. mar. Bogdan Kacprowicz i st. mar. Marek Pietrzkowski określają parametry celu powietrznego.

4. Na pokładzie okrętu poczwórnie sprzężone działo przeciwlotnicze, w gotowości do otwarcia ognia.

Zdjęcia: WAF — I. SOBIESZCZUK


4

MOSKIEWSKIE SPOTKANIA (2)

GWIEZDNE

Każda wizyta gości w podmoskiewskim Gwiezdnym Miasteczku rozpoczyna się zwykle od pomnika Jurija Gagarina. Odlana w brązie charakterystyczna postać pierwszego kosmonauty świata wznosi się na piedestale z ciemnego granitu, a jego twarz i wzrok skierowane są na wschód, w stronę dalekiego Bajkonuru, skąd 12 kwietnia 1961 r. w legendarnym już Wostoku pierwszy człowiek poleciał w Kosmos. W Gwiezdnym, jak się potocznie nazywa Centrum Przygotowania Kosmonautów im. Jurija Gagarina, ponuje już od lat piękny, a jakże wymowny obyczaj, który stał się tradycją tej akademii kosmicznej. Kosmonauci, przygotowani do kolejnego lotu kosmicznego, każdorazowo przed odlotem na Bajkonur składają u stóp pomnika Gagarina wiązanki kwiatów, meldując milcząco legendarnemu kosmonaucie swą gotowość do wykonania zadania; to samo odbywa się po odbyciu lotu kosmicznego i powrocie z kosmodromu do Gwiezdnego Miasteczka.

Kiedy w końcu maja stanąłem w Gwiezdnym przed pomnikiem Gagarina, witany w imieniu komendanta Centrum gen. Piotra Klimuka przez jego zastępcę ds. politycznych płk. Siergieja Jegopowa, zauważyłem na piedestale pomnika świeżo złożone wiązanki kwiatów. Nie mogłem wtedy przypuszczać, że pochodzą one od piątej międzynarodowej załogi Interkosmosu — Walerego Kubasowa i Bertalana Farkasa, którzy odlecieli już na Bajkonur. Ale przyszła refleksja inna, tak bardzo nam bliska: oto dwa lata temu u stóp tego pomnika wiązanki kwiatów składała radziecko-polska, druga załoga Interkosmosu: Piotr Klimuk i Mirosław Hermaszewski. Stąd potem pojechali na pobliskie lotnisko, będące w dyspozycji Gwiezdnego, by samolotem specjalnym polecieć na miejsce kosmicznego startu — Bajkonur.

A propos lotniska — nie jest ono nowe, a tylko zmodernizowane. Ma bogate tradycje, a dzieje jego sięgają lat międzywojennych. Mało kto u nas wie, że z tego lotniska Wałery Czkałow, Georgij Bajdukow i Aleksiej Bieljakow startowali na samolocie ANT-25 do dwóch dalekich przelotów: w 1936 r. na wyspę Udd do Nikołajewska na Amurze (9 374 km w czasie 56 h 20 min), za co całej załodze przyznano złote gwiazdy i tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego; w 1937 r. przez Biegun Płn do Vancouver w Ameryce (8 532 km w czasie 63 h 17 min). Pamięta się o tym w Gwiezdnym Miasteczku. Dziś lotnisko służy Centrum i kosmonautom, którzy odbywają tam loty treningowe na samolotach.

Lata na nim również dobrze nam znany kosmonauta płk Borys Wołynow, który przybywa także na powitanie i towarzyszy w spacerze po Gwiezdnym. Piszę dobrze znany, ponieważ bywa dość częstym gościem w Polsce. Mimo absorbujących zajęć służbowych, znajduje czas na pracę społeczną. Pełni funkcję wiceprzewodniczącego Zarządu Centralnego Towarzystwa Przyjaźni Radziecko-Polskiej. Właśnie niedawno, bo w kwietniu br., przebywał w naszym kraju z delegacją towarzystwa w czasie Dni Radzieckiej Kultury. Zaraz też dzieli się wrażeniami z tej wizyty, wspomina mile pobyt w Polsce, no i oczywiście ppłka Mirosława Hermaszewskiego, który jest u nas działaczem Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Od tamtych pamiętnych czerwcowo-lipcowych dni 1978 roku, związanych z lotem pierwszego polskiego kosmonauty, wiele się w Gwiezdnym tak zewnętrznie nie zmieniło. Po dawnemu miasto, dzielące się na dwie części: szkoleniowo-naukową i mieszkalną, tonie w zieleni okalającego masywu leśnego. Miasto, być może jak każde inne, ma wielkopłytowe, ale interesująco zróżnicowane bloki mieszkalne i obiekty towarzyszące, tyle że budowniczowie nadali mu charakter osiedla w parku, starannie utrzymanego i pielęgnowanego. Wiele tu powietrza, słońca i przestrzeni.

— W tym bloku z lewej — pokazuje płk Wołynow — mieszkał z rodziną Hermaszewski, a w tamtym dalej naprzeciw, jego dubler — Jankowski. Obydwaj, w czasie ponad dwuletniego tu pobytu, byli dobrze znani, cieszyli się sympatią. Zresztą i teraz, przez te dwa lata, jakie mijają od owego pamiętnego dla was lotu kosmicznego, Hermaszewski bywał w Gwiezdnym wiele razy.

Na skraju lasu jest tzw. strefa odpoczynku, park i sztuczne jezioro. Znad jego brzegu wystaje hotel-prewentorium. W nim to przebywają kosmonauci przed i po locie kosmicznym. Bliżej lasu jest jeszcze jeden hotel, a obok znajdują się sklepy, poczta, kawiarnia i szkoła średnia. Niedaleko Domu Kultury, widać rosnące mury jakiejś budowli.

— To buduje się nowe muzeum — objaśnia płk Jegopow. — Gmach będzie okazały, sześciopiętrowy, z salą widowiskową na 300 miejsc. 3 000 metrów kwadratowych przeznaczono na powierzchnię wystawową, bowiem dotychczasowe muzeum jest już za ciasne. W nowym będzie można eksponować w całej okazałości statki kosmiczne oraz... samolot Tu-104, na którym Gagarin i inni kosmonauci uczyli się przebywać w stanie nieważkości.

Ale to już historia. W kwietniu minęło właśnie 20 lat od chwili powstania Gwiezdnego. Pewnego kwietniowego dnia 1960 r. do niewielkiego wtedy, cichego przysiółka przybyła pierwsza 20-osobowa grupa lotników wojskowych, kandydatów na kosmonautów. Wśród zielonego lasu, pełnego sosen, świerków, jodeł i brzóz, zaczęły szybko wyrastać coraz to nowe budynki mieszkalne i obiekty szkoleniowe. Miejsce, o niezwykłym na owe lata przeznaczeniu, nazywano początkowo Zielonym. A imię Gwiezdne Miasteczko nadali osiedlu dziennikarze, kiedy od czasów Gagarina stały się głośne sukcesy radzieckiej

Читателям журнала „Крылатая Польша" самый сердечный привет и пожелания доброго здоровья, новых успехов и свершений.

Летчик-космонавт СССР

Звездный городок

20.05.80г.

Czytelnikom czasopisma „Skrzydlata Polska" przesyłam najserdeczniejsze pozdrowienia oraz życzenia dobrego zdrowia, nowych sukcesów i spełnienia marzeń.

B. Wołynow

Lotnik – kosmonauta ZSRR

20.05.80 r. Gwiezdne Miasteczko

3

kosmonautyki. Tak też nazywali je między sobą kosmonauci. Oficjalnie nazwę zatwierdzono dopiero w styczniu 1969 r., a rocznicę narodzin Gwiezdnego obchodzi się co roku w Międzynarodowym Dniu Lotnictwa i Kosmonautyki — 12 kwietnia.

Minione 20 lat w historii Gwiezdnego Miasteczka, to już prawie cała epoka w rozwoju światowej kosmonautyki. Każdy kto je odwiedza nie może ominąć Domu Kosmonautów, gdzie w kilku salach tradycji urządzono bogate w eksponaty muzeum. Historia Gwiezdnego splata się w nim nierozerwalnie z całym niezwykle bogatym, pełnym znakomitych osiągnięć, dorobkiem kosmonautyki Kraju Rad. A nade wszystko jest to ekspozycja poświęcona ludziom-kosmonautom, uczonym i konstruktorom-twórcom radzieckiej kosmonautyki.

Oddzielna sala poświęcona jest Gagarinowi. Pełno w niej pamiątek po kosmonaucie, który jako Pierwszy Obywatel Świata poleciał w Kosmos. Na co dzień zwykle nie pamiętamy, że odwiedził on 28 krajów i był honorowym obywatelem 30 miast, w tym kilku polskich. Liczne zdjęcia świadczą o tym, że wszędzie podejmowano go owacyjnie, gorąco i niezwykle serdecznie. Przywoził niezliczone ilości podarków. Niektóre z nich wystawiono w tej sali, dostrzegam podarunki od polskich hutników i górników. W gablocie mundur galowy Gagarina z kompletem odznaczeń, a wśród nich polski Order Krzyża Grunwaldu I klasy. Zwraca uwagę oryginalny portret pierwszego kosmonauty, wykonany z ryżu przez kogoś tam z Kazachstanu. Trudno wprost wszystko zapamiętać, a tym bardziej zapisać, ile pamiątek (zresztą nie wszystkie, inne umieszczono w innych salach), zgromadzono po tym wspaniałym człowieku, jakże skromnym, zawsze pogodnym i bezpośrednim, co podkreślają zgodnie wszyscy, którzy go znali lub się z nim zetknęli, a o czym mógł się przekonać również piszący te słowa w czasie lipcowej wizyty Gagarina w Polsce w 1961 r.

Oglądam także gabinet pierwszego kosmonauty, w którym pracował w Gwiezdnym. Skromnie wyposażony. Jasne biurko, na nim lampa, małe, niebieskie radio tranzystorowe, kilka listów osobistych, jakieś zaproszenia, kalendarz biurowy Aviaeksportu z rozkładem zajęć otwarty na dacie 26/27 marca 1968 r. Zegar na ścianie obok wskazuje 10.31 — godzinę śmierci kosmonauty. Parkietową podłogę przykrywa szary dywan. Na ścianach portrety Lenina, Ciołkowskiego, Korolewa, duża mapa świata i kalendarz ścienny. Czarna tablica do pisania kredą. Na stoliku w rogu globusy Ziemi i Księżyca. Szafa, w niej płaszcz kosmonauty. Kasa pancerna, a na niej popiersie Ciołkowskiego. Biblioteka z dość licznym księgozbiorem, nie tylko o tematyce lotniczej i kosmonautycznej; przez oszklenie zauważam m. in. polską książkę Barbary Nawrockiej „Dobry wieczór mister Godot". Jak się znalazła w biblioteczce podręcznej Gagarina? — nie potrafiono mi odpowiedzieć. Wszystko w gabinecie zachowano tak jak było, kiedy pierwszy kosmonauta opuścił go po raz ostatni, udając się na lot treningowy samolotem, w którym zginął śmiercią lotnika.

W drugiej, większej sali tradycji, którą kolejno odwiedzam, rzuca się przede wszystkim w oczy ściana frontowa, na której widnieją portrety 46 kosmonautów ZSRR i 4 z krajów socjalistycznych, a wśród nich naszego Hermaszewskiego (w chwili, gdy czytać będziecie te słowa, dojdą już 4 nowe portrety, w tym kosmonauty węgierskiego, ponieważ ekspozycja prowadzona jest na bieżąco).

Zapisuję wyrywkowo niektóre eksponaty. W gablotach mundury galowe Bielajewa i Komarowa, hełmy z ubiorów kosmicznych Gagarina i Tierieszkowej-Nikołajewej oraz skafander kosmonautki i Titowa; 2 ołówki Leonowa, którymi rysował w statku kosmicznym na orbicie, kurtka jego dresu; zegarek Nikołajewa. Oddzielny kącik przypomina radziecko-amerykańską wyprawę Sojuz-Apollo. Zgromadzono w nim upominki od załogi USA, m. in. zegarek, który Borman zostawił na pamiątkę w Gwiezdnym. A dalej — zwraca uwagę egzemplarz znanej książki Borysa Polewoja „Opowieść o prawdziwym człowieku" z dedykacją jej autora dla Gagarina: „Najlepszemu i najprawdziwszemu". Wiele zdjęć Ziemi z Kosmosu i modeli, m. in. rakiety Korolewa z 1933 r., sputników, wirówki. Duży globus Księżyca. Uwagę przykuwa pierwszy symulator Wostoka. Liczne zdjęcia i reprodukcje przypominają radziecką drogę podboju Kosmosu. Wydzielona ekspozycja prezentuje duży wybór kosmicznego menu, rzec by można w historycznym, bo prawie 20-letnim przekroju. Wiele, bardzo wiele podarków dla kosmonautów z różnych krajów, niezliczone ilości.

Miłe sercu polskiemu są szczególnie zgromadzone w salach muzeum poloniki. Specjalna gablota upamiętnia załogowy radziecko-polski lot kosmiczny z 1978 r. Wystawione są ofiarowane z tej okazji podarunki z Polski: m. in od Komitetu Centralnego PZPR, ministra obrony narodowej, wielu innych instytucji, zakładów pracy i organizacji; jest flaga polska, która przebywała w Kosmosie z autografami Klimuka i Hermaszewskiego; są specjalnie bite medale pamiątkowe PAN, Instytutu Lotnictwa; jest poczta z autografami kosmonautów. Kiedy po pamiętnym dla Polski locie kosmicznym Hermaszewski i Jankowski opuszczali Gwiezdne Miasteczko, pozostawili na pamiątkę w muzeum model kosmicznej orbity. Na ten podarunek zwraca mi się specjalnie uwagę.

W obecnych warunkach lokalowych muzeum nie mieści wszystkiego, co należałoby jeszcze pokazać. Wkrótce to się zmieni, ponieważ buduje się teraz okazały gmach nowego muzeum.

Gwiezdne Miasteczko cieszy się niezmiennie wielkim zainteresowaniem, wszak stało się już międzynarodowym centrum szkolenia kosmonautów. Odwiedzają je codziennie ludzie z kraju i zagranicy, bywa wiele wycieczek.

Borys Wołynow informuje, że w Gwiezdnym mieszkają teraz i szkolą się na kosmonautów lotnicy wojskowi Węgier, Wietnamu, Kuby, Mongolii i Rumunii. Być może, iż niektórzy z nich polecą w Kosmos w mieszanych załogach jeszcze w bieżącym roku. Wkrótce przybędą tu Francuzi. Na ten temat prowadzone są także rozmowy z rządem Indii.

Prezydium Rady Najwyższej ZSRR przyznało w 1971 r. Gwiezdnemu Order Lenina — za zasługi w przygotowaniu kosmonautów. W okresie 20 lat Centrum wyszkoliło ich blisko 60, spośród których ponad 50 przebywało w Kosmosie.

JERZY R. KONIECZNY

NA ZDJĘCIACH:

1, 2, 5. Fragmenty Gwiezdnego Miasteczka. 3. Kosmonauta Borys Wołynow i red. J.R. Konieczny przed pomnikiem Gagarina w Gwiezdnym. 4. Jedna z muzealnych sal tradycji w Domu Kosmonautów.
Zdjęcia: AP Nowosti (4) i Andrzej Kiszkis (1)

4

5

Z lewej: Stefan Makne (na pierwszym planie, w okularach).

Zdjęcie: H. Kucharski

PILOT WSZECHSTRONNY

Inż. STEFAN MAKNE z Aeroklubu Poznańskiego należy do najbardziej wszechstronnych pilotów. Z powodzeniem lata na szybowcach, samolotach i balonach. W szybownictwie był mistrzem (1975 r. — klasa standard) i wicemistrzem (1978 r. — klasa otwarta) Polski. Jako pilot samolotowy startował wielokrotnie w zawodach ogólnopolskich, z mistrzostwami kraju włącznie. W sporcie balonowym jest aktualnie najbardziej doświadczonym polskim pilotem (126 lotów) i jedynym w kraju instruktorem I klasy. Startował wielokrotnie w balonowych zawodach krajowych i międzynarodowych, m. in. w mistrzostwach świata i reaktywowanych po latach zawodach o Puchar Gordon Bennetta. Zasłużony mistrz sportu jest również niestrudzonym i zasłużonym działaczem społecznym lotnictwa sportowego. Od wielu lat jest członkiem władz Aeroklubu Poznańskiego i Komisji Balonowej Aeroklubu PRL. Jest rzeczoznawcą i konstruktorem balonów. Sukcesem zakończyły się jego wieloletnie starania o pozyskanie balonu na ogrzane powietrze. Canon ufundowany przez japońską firmę o tej samej nazwie od dwóch lat służy polskim pilotom. Za uzyskanie i wprowadzenie do eksploatacji pierwszego w Polsce balonu na ogrzane powietrze oraz konstrukcję balonu Polonez wyróżniony został BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI'79.

Jest człowiekiem bardzo zajętym, wszak pracuje jeszcze zawodowo. Potrafi jednak tak gospodarować czasem, by starczyło go na lotnictwo. Ma ambitne plany dalszego, intensywnego latania i startów w zawodach, zwłaszcza balonowych i szybowcowych. Nie rezygnuje też z latania samolotowego. Bardzo bowiem lubi latać. Pomimo iż jako pilot spędził w powietrzu ponad trzy tysiące godzin, latanie wciąż jest jego pasją. — Połknąłem bakcyla lotniczego w młodości i będę latał tak długo, jak tylko będę mógł — mówi.

Lotnictwem zainteresował się w sytuacji szczególnej — podczas tragicznego dla Polski września 1939 r. Wkrótce po wojnie znalazł się w Jeleniej Górze. Pamięta dobrze wrześniowy dzień 1945 r., gdy jego uwagę przykuł widok latających szybowców na zboczach ówczesnego Grunowa, a dzisiejszego Jeżowa Sudeckiego. Nie namyślając się, wsiadł na rower i pojechał wprost na start. Trafił na pierwszego kierownika nowo powstającej szkoły szybowcowej, instr. pil. Władysława Dziergasa i zwrócił się do niego z propozycją: — Chciałbym latać na szybowcach. — Ile masz lat? — spytał go kierownik. — Osiemnaście — odpowiedział Makne. — Skoro jesteś w mundurze harcerskim, o obywatelstwo polskie nie będę cię pytał. Zgłoś się jutro na szkolenie — załatwił krótko sprawę instr. Dziergas.

Druh Makne nie posiadał się z radości, a następnego dnia zameldował się w szkole szybowcowej i wkrótce rozpoczął szkolenie. Na przyjemność latania trzeba było jednak ciężko zapracować. Kandydaci na pilotów mieli znaczny udział w kompletowaniu i montowaniu sprzętu. Liczba startów z lin gumowych zależna była od liczby wejść na stok z szybowcem na własnych plecach. Ważnym obowiązkiem uczniów-pilotów była także warta z karabinem.

Szybowcowe kategorie A i B uzyskał szybko, potem musiał się wziąć za naukę w szkole, tym bardziej że zbliżała się matura. Wreszcie zdobył kategorię C. W 1948 r. podjął studia w Politechnice Poznańskiej, a rok później, po wakacyjnym kursie w Ligotce Dolnej, był już pilotem samolotowym.

Gdy był już pilotem szybowcowym ze srebrną odznaką i pilotem samolotowym, w wyniku weryfikacji został odsunięty od latania. Nie dopuszczał jednak myśli o rozstaniu się z lotnictwem. Po ukończeniu specjalizacji lotniczej Wydziału Budowy Maszyn PP podjął pracę w poznańskich zakładach naprawczych sprzętu lotniczego. Praca zawodowa pozwoliła mu nie tylko być przy samolotach, ale także częstokroć je oblatywać po remontach. Ryzykował, ale latanie było silniejsze od niesprawiedliwego zakazu.

W 1956 r. mógł wreszcie wrócić do Aeroklubu Poznańskiego. Jego koledzy, których nie dotknęła weryfikacja, byli już daleko zaawansowanymi, wyczynowymi pilotami szybowcowymi i samolotowymi. Z zapałem zabrał się więc do odrabiania zaległości i wkrótce wystartował po raz pierwszy w szybowcowych mistrzostwach Polski. Jako outsider nie miał pojęcia o taktyce, w jednej konkurencji poleciał nawet w odwrotną stronę niż konkurenci, ale utkwił mu w pamięci typowy dla lat pięćdziesiątych entuzjazm szybowników, z jakim traktowali oni latanie, ich chęć do bezinteresownej pomocy — jako przykład wymienia Edwarda Makulę i Jerzego Popiela — oraz koleżeńska współpraca w powietrzu i na ziemi. — Nie było dzisiejszego wyścigu za wszelką cenę, po zwycięstwo w ogóle lub przynajmniej nad najbliższym rywalem — mówi. I pamięta jeszcze w szczegółach przypadek ze swoją zawodniczą Muchą 100, której po wylądowaniu w wysokim zbożu na wielkim, pegeerowskim polu i powrocie od najbliższego telefonu po prostu... nie mógł znaleźć.

W mistrzostwach Polski startował jeszcze wiele razy, kilkakrotnie kwalifikował się do kadry narodowej, dwa razy stawał na podium zwycięzców. Jego zawodnicza droga w szybownictwie wiedzie od Muchy 100 do Jantara. Przesiadka na Jantara, to było wydarzenie dla niego i w ogóle dla polskich pilotów. — Fascynowała mnie — wspomina — zwłaszcza bardzo duża możliwość penetracji i wykonywania nieprawdopodobnie długich dolotów, które nie tylko cieszą, ale i wielce satysfakcjonują pilota. Pilot na Jantarze nie jest już zależny od jednej czy dwóch kapryśnych chmur, stać go na długie przeskoki i doloty-marzenia. Pamięta dolot w mistrzostwach Polski, na trójkącie 600 km. Na ostatnim boku grupa Jantarów wykręciła w ostatnim kominie ile się dało i z 1 600—1 650 m poleciała w stronę Leszna. — Do mety mieliśmy ok. 70 km. Nikt z nas nie wierzył, że dolecimy. Dolecieliśmy wszyscy. Radość nasza nie miała granic — wspomina.

Z wiekiem i wzrostem doświadczenia inaczej patrzy się na wiele spraw. — Jak Pan ocenia dzisiejszą, lotniczą młodzież? — spytaliśmy go. — Wbrew temu co się czasami o niej słyszy twierdzę, że obecna młodzież jest taka sama, jak za moich młodych lat i bardzo się cieszę, że wśród tej młodzieży jest zdrowy duch rywalizacji, powiedziałbym nawet zdrowszy niż aktualnie pomiędzy naszym, starszym pokoleniem pilotów — odpowiedział. I dodał: — W moim przypadku wiek też zrobił swoje, ale nie zniszczył entuzjazmu do latania.

Umiłowanie lotnictwa, przemożna chęć latania na czym tylko się da, legły u podstaw jego zainteresowań sportem balonowym. W 1958 r. przyjechał do Poznania inż. Zbigniew Burzyński i zachęcał pilotów, szybowcowych i samolotowych, do szkolenia balonowego. Zgłosił się bez wahania. Wkrótce na kursie w Warszawie słuchał wykładów śmietanki przedwojennego polskiego i światowego sportu balonowego — Burzyńskiego, Hynka, Janika. Pierwszy lot wykonał w stolicy, a następne w Poznaniu. Po 7 lotach Burzyński uznał, że jego uczeń może lecieć samodzielnie. Pogoda była jednak niezbyt korzystna, ale uczeń chciał bardzo lecieć, wykreślił nawet mapę synoptyczną, z której wynikało, że pogoda będzie się poprawiać. Burzyński nie bez wahania zawierzył w końcu uczniowi. Wkrótce po starcie Syrena zaczęła się szybko oddalać w podmuchach wzmagającego się wiatru. Po godzinie lotu pilot zaczął się przygotowywać do lądowania. Lądowanie z wiatrem ok. 50 km/h jest trudne nawet dla doświadczonego pilota. Makne przypłacił je ogólnym poturbowaniem i ranami na dłoniach poprzecieranych linką rozrywacza, którą trzymał tak mocno, że wyciągnęła go ona z kosza balonu, który z kolei przejechał się po nieszczęsnym, ale w końcu zwycięskim pilocie.

Sport balonowy stanowi ważną i chyba najbardziej znaczącą kartę w jego lotniczym życiorysie. Jej treścią są kolejne loty na balonach gazowych i na ogrzane powietrze, pierwsze i następne starty w zawodach, porażki i zwycięstwa w kraju i za granicą, szkolenie pilotów w kraju oraz w CSRS i na Węgrzech, działalność techniczna, organizowanie imprez, mozolna walka o miejsce dla balonów, aktywna i jakże owocna działalność społeczna dla dobra polskiego sportu balonowego. Dzięki takim działaczom jak on, sport balonowy nie zmarł śmiercią naturalną lecz odrodził się, rozwija się i coraz śmielej nawiązuje do chlubnych tradycji.

Wprawdzie start w ubiegłorocznych, wznowionych po 41 latach w USA zawodach o Puchar Gordon Bennetta nie zakończył się sukcesem sportowym, ale sukcesem był w ogóle udział Polaków w tej imprezie. W ostatniej chwili zdążono bowiem z budową balonu Polonez. By polecieć z balonem i ekipą do dalekiego Los Angeles, trzeba było szukać wsparcia finansowego w kilku instytucjach i organizacjach. Brak właściwego wyposażenia pokładowego już przed startem stawiał Polaków w nie najlepszej sytuacji. Dowodzony przez Maknego Polonez startował jako ostatni, po naprawie uszkodzonej przez widzów powłoki balonu. Bezwietrzna pogoda zmusiła polską załogę do wzbicia się na dużą wysokość, nad chmury. Silna inwersja pochłaniała balast. Balon stał nad rozległą kotliną. Zawiodła łączność radiowa, nie działał radiokompas, zwykły kompas stał się jedyną pomocą nawigacyjną. Po pięciu godzinach lotu Polaków zaskoczyła noc. Wzmógł się nareszcie wiatr, ale w kierunku... miejsca startu. Co gorsze, Poloneza zaczęło znosić w stronę Pacyfiku. Trzeba było lądować, przedtem jednak przebić chmury. Na szczęście działało awaryjne radio pokładowe. Znaleźli się jednak akurat w bezpośrednim rejonie lotniska komunikacyjnego. Wielkie samoloty co kilka minut mijały majestatyczną kulę balonu, z góry, z boku, z dołu. Już w chmurach tuż pod Polonezem przemknął wielki cień Boeinga 707. Wreszcie ukazały się nocne światła miasta Santa Anna. Lądować jednak nie było gdzie. Polonez leciał nisko. Eskortujący go śmigłowiec i kawalkada policyjnych samochodów na ziemi próbowały pomóc w wyborze miejsca lądowania, ale decyzję mógł podjąć tylko dowódca balonu. Wreszcie Polonez precyzyjnie dotknął ziemi i bezpiecznie zakończył swój lot. Załoga mogła odetchnąć. Wynik sportowy nie był najlepszy, ale i nie najgorszy. Sukces nie zawsze można mierzyć miejscem w zawodach. Makne zna jego cenę. Tym razem nie zwyciężył. Zrobił jednak wszystko, co mógł. W skrytości ducha marzy jednak o sportowym sukcesie w zawodach Gordon Bennetta, na miarę sukcesu swych nauczycieli.

Jaka jest w ogóle recepta na sukces w lotnictwie? — pytamy doświadczonego i wszechstronnego pilota. — Moim zdaniem ciągle ta sama, a zawrzeć ją można w słowach: praca robi mistrza — mówi pan Stefan. Nie przypadek, nie fuks ale rzetelne przygotowanie. U młodzieży spotyka się nierzadko słomiany ogień — dotyczy to również części młodzieży trafiającej do aeroklubów. Taka młodzież szybko jednak wykrusza się z lotniczych szeregów. W lotnictwie zostają tylko ci, którym starcza wyobraźni, zapału, pracowitości i umiłowania lotnictwa. Tylko ci mogą liczyć na sukces, sukces rozumiany szeroko — od umiejętności swobodnego lotu i cudownego kontaktu z naturą poprzez bezbłędne opanowanie maszyny i zwyciężanie żywiołu, do mistrzostwa sportowego i zawodowego.

HENRYK KUCHARSKI

LOT nowiny

Nr 216-217
czerwiec-lipiec
1980

KIERUNEK CHICAGO!

„Family Line" dla Polonii

Uruchomienie regularnych charterów do Chicago, to jedno z ważniejszych wydarzeń w działalności PLL LOT i jeden z głównych punktów programu rozwoju przedsiębiorstwa w 1980 roku.

Przy tej okazji zwróciliśmy się z dwoma pytaniami do dyrektora przedstawicielstwa PLL LOT na Amerykę Północną — **Zbigniewa KISZCZAKA.**

PLL LOT rozpoczęły systematyczne loty czarterowe do Chicago. Dlaczego tylko loty czarterowe, a nie regularne?

W trakcie pierwszych negocjacji z USA na temat umowy lotniczej PRL — USA o komunikacji lotniczej w roku 1972 mieliśmy właściwie do wyboru — Chicago lub Nowy Jork. Zdecydowaliśmy się (i słusznie) na Nowy Jork. O Chicago jednak nigdy nie zapomnieliśmy i temat ten wracał jak bumerang na wokandę kolejnych, licznych spotkań delegacji władz lotniczych obu krajów. Teraz jesteśmy już bardzo blisko załatwienia tego tematu. Wystarczy wpuścić na warszawskie Okęcie szerokokadłubowy samolot Pan American typu Boeing 747 lub Lockheed 1011. Taki jest warunek postawiony przez władze amerykańskie. W zamian za to LOT będzie mógł rozpocząć regularne latanie do Chicago. Po wykonaniu trwających obecnie prac nad przedłużeniem pasa startowego na Okęciu, będzie to prawdopodobnie możliwe mimo, że pomieszczenia dworca lotniczego są stanowczo za małe nawet dla potrzeb obecnego ruchu. A przecież LOT też spodziewa się niebawem swojego aerobusa Il-86. Tymczasem w tym roku wykonamy, we współpracy z dużym biurem podróży z Nowego Jorku — American Travel Abroad oraz we współpracy z lokalnymi biurami podróży w Chicago, serię 35 lotów czarterowych w okresie od maja do początku października. Traktujemy to jako podstawę przyszłej linii regularnej.

Przeciętnemu Polakowi Ameryka Północna zawsze kojarzyła się i kojarzy z niezwykle licznym wychodźstwem polonijnym. Trudno więc byłoby nie poprosić Pana o kilka słów na temat związków łączących kierowaną przez Pana placówkę z Polonią amerykańską.

Nie tylko przeciętne wyobrażenia o Stanach, jako miejscu zamieszkania największej na świecie Polonii, ale dokładnie wyliczony interes handlowy powoduje, że LOT w USA wyjątkowo ściśle współpracuje z różnymi ośrodkami polonijnymi. Najbardziej efektywne pod względem sprzedaży na połączenia LOTU są właśnie biura polonijne, takie jak AMTA, Polonez czy Tacik Travel Agency. Naszymi najwierniejszymi klientami jest również Polonia. LOT ma w Stanach Zjednoczonych renomę „family line" — linii rodzinnej. Jesteśmy z tego miana niezwykle dumni i chcemy zawsze zasługiwać na prawo jego noszenia. Miarą serdecznego stosunku Polonii amerykańskiej do LOTU może być m. in. fakt, że otrzymujemy wiele listów i telefonów z wyrazami uznania dla naszych dotychczasowych osiągnięć. Nasi polonijni pasażerowie mają do nas zaufanie i spodziewamy się, że rok 1980 będzie kolejnym rokiem poważnego wzrostu przewozów na naszej linii z USA do Polski.

ww.

LOT W CHICAGO

Przedstawicielstwo PLL LOT w Chicago usytuowane jest w centrum miasta, w jego części handlowej, przy Michigan Avenue (zdjęcie wyżej).

O Michigan Avenue mówi się, że jest „najlepszą" ulicą w Chicago. Znajdują się tu doskonałe hotele, eleganckie sklepy, domy towarowe, banki, biura towarzystw lotniczych, biurowce wielkich korporacji, by wymienić tylko gmach Standard Oil liczący około 100 pięter wysokości.

Wnętrze biura LOTU, zaprojektowane przez lotowskiego architekta Mariana Stępnia, utrzymane jest w klimacie narodowym polskim. W opinii klientów jest jednym z najładniejszych i najwygodniejszych biur towarzystw lotniczych w Chicago.

LOT prowadzi w Chicago swą podstawową działalność handlową, polegającą na sprzedaży usług bezpośrednio do klienta lub za pośrednictwem biur podróży, czyli agentów. Zasięgiem swoim obejmuje ogromne terytorium Stanów Zjednoczonych, od Stanu Michigan w centrum USA do Stanu Waszyngton i Kalifornia na Zachodnim Wybrzeżu oraz od Stanu Wisconsin i Minnesota na północy do Stanu Teksas i Arizona na południu. Jakkolwiek LOT obejmuje swoim zasięgiem dwie trzecie terytorium USA, to jednak główne siły skierowane są na daleko skromniejszy teren, na obszar środkowo-zachodni tzw. Mid-West. Wynika to nie tylko z wartości potencjału ludzkiego i ekonomicznego w tych rejonach, ale przede wszystkim z ogromnej liczby Polonii, która najczęściej korzysta z połączenia PLL LOT na trasie Nowy Jork — Warszawa i Chicago — Warszawa.

Mid-West, dla wyjaśnienia, to stan: Illinois z głównym ośrodkiem przemysłowo-kulturalnym Chicago, Wisconsin ze stolicą w Milwaukee, Minnesota z Minneapolis, Missouri z St. Louis, Indiana z Indianapolis i Michigan z Detroit.

Chicago jest największym skupiskiem Polonii na terenie Stanów Zjednoczonych. Miasto łącznie z przedmieściami liczy ponad 8 mln mieszkańców, z tej liczby znaczna część to Amerykanie polskiego pochodzenia. Dokładne ustalenie ich liczby jest praktycznie niemożliwe, ponieważ część starej Polonii zatraciła już swoją etniczną i kulturową odrębność. Dlatego też niektóre źródła podają liczbę Polonii zbliżoną do 800 tys., inne do 1 200—1 400 tys.

Bez względu na słuszność takiej czy innej kalkulacji, Chicago jest niewątpliwie głównym ośrodkiem polonijnym w USA i największym po Warszawie skupiskiem Polaków na świecie.

Ale Chicago to nie tylko Polonia. To także niesłychanie dynamicznie rozwijające się miasto — centrum przemysłowe i handlowe, kulturalne i naukowe w sercu Stanów Zjednoczonych. Wartość rocznej produkcji przemysłowej wynosi ponad 90 miliardów dolarów, co czyni Chicago największym miastem przemysłowym na świecie, zajmującym 9 miejsce po ZSRR, USA, Japonii, RFN, Francji, Kanadzie, Włochach i ChRL.

I.T.

POWITAŁA PAŃSTWA ZAŁOGA...

Pasażerów lecących 4 maja 1980 roku samolotem Il-62M „Juliusz Słowacki" na trasie Warszawa—Chicago, z międzylądowaniem w Montrealu, powitały załogi w składzie: WARSZAWA—MONTREAL — kpt. Lucjan Stępień, II pilot Ryszard Pilch, nawigator Andrzej Gajewski, radiooperator Zbigniew Kneller, stewardesy — Anna Osicka, Joanna Płońska, Krystyna Głowicka i steward Wojciech Kłos; MONTREAL—CHICAGO — kpt. Jerzy Kuna, II pilot Bogusław Perkowski, nawigator Robert Michiejew, radiooperator Wojciech Witas, stewardesy — Irmina Wiak, Danuta Pisula, Danuta Brelikowska i Bożena Świtalska.

Poniżej prezentujemy w pełnym składzie tylko załogę kpt. Stępnia, która leciała z Warszawy do Montrealu. Zdjęcie jest bardzo ciemne, ponieważ wykonane było w nocy (samolot odlatuje z Warszawy o godz. 01.00), Natomiast zdjęcia całej załogi, która wykonywała dalszy lot na trasie Montreal—Chicago, nie udało się nam wykonać, bo nas tam po prostu nie było. Ale zdjęcie kpt. Kuny mamy! (niżej — z prawej).

I.T.

RETROSPEKCJE

„MUSICIE BYĆ WIDOCZNI W CHICAGO"

Polskie Linie Lotnicze LOT w maju br. rozpoczęły systematyczne pasażerskie rejsy czarterowe na trasie Warszawa–Chicago–Warszawa. W Chicago działa placówka reprezentująca interesy naszego przewoźnika na obszarze Środkowego Zachodu USA. W związku z tym przeprowadziliśmy rozmowę z pierwszym reprezentantem PLL LOT w Chicago **Janem Wyganowskim** (na zdjęciu – pierwszy z prawej), który podzielił się z nami wspomnieniami o początkach działalności chicagowskiego oddziału i swojej w nim pracy.

– W kwietniu 1973 r. uruchomiono regularną transatlantycką komunikację lotniczą Warszawa–Nowy Jork–Warszawa. A jakie były początki działalności handlowej LOTU w Chicago?

Wejście PLL LOT na rynek USA nastąpiło po podpisaniu w 1972 r. polsko-amerykańskiej umowy o komunikacji lotniczej. Na pół roku przed uruchomieniem regularnej linii do Nowego Jorku powstało i rozpoczęło aktywną działalność przedstawicielstwo PLL LOT w Chicago, którym kierowałem do sierpnia 1976 r. Któregoś listopadowego dnia 1972 r. przybyłem do Chicago z zadaniem zorganizowania w tym mieście placówki LOTU oraz uruchomienia naszego biura sprzedaży i rezerwacji biletów. Pamiętam, że po wyjściu z samolotu znalazłem się w wielkim międzynarodowym porcie lotniczym im. O'Hare z trzystukilogramowym bagażem służbowym i odpowiedniej – jak wówczas przypuszczałem – wielkości czekiem w portfelu...

Działalność swoją na terenie Chicago rozpoczynałem, nie bez trudności od wynajęcia lokalu na biuro, a następnie zajmowałem się organizacją jego pracy. Dyrekcja ponaglała – chcąc jak najszybciej uruchomić pełną działalność na tym terenie, a ja miałem, co tu dużo mówić, poważne trudności z wynajęciem reprezentacyjnego lokalu biurowego, który spełniałby wszystkie wymagania lokalizacyjno-przestrzenne dla tego typu placówek. Przy tym czynsz odgrywał w wyborze rolę nie ostatnią...

Jak to często bywa, przypadek zadecydował o tym, że udało mi się wynająć w końcu 1972 r. lokal w samym centrum miasta, w jego handlowej dzielnicy przy 333 North Michigan Avenue, gdzie do dzisiaj mieści się nasze reprezentacyjne biuro i przedstawicielstwo na obszar Środkowego Zachodu Stanów Zjednoczonych AP. Tak, dopomógł w tym przypadek i ... min. Stanisław Trepczyński, nasz znany dyplomata, ówczesny przewodniczący sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ, który w przerwie między obradami będąc na spotkaniu w Chicago skierował pod adresem przedstawicieli LOTU pamiętne dla mnie i brzemienne w skutkach słowa: „Pamiętajcie, musicie być widoczni w Chicago!"

– Czy jako przedstawiciele PLL LOT byliście widoczni?

Być widocznym – dla przedsiębiorstwa lotniczego znaczy wejść na rynek i rozwinąć na nim sprawną organizacyjnie i dającą efekty ekonomiczne działalność przewozową. Jako przedstawicielstwo PLL LOT dbaliśmy o interesy naszego przewoźnika powietrznego, obsługując ogromny obszar 15 stanów Środkowego Zachodu USA. A od samego początku działalności naszego biura sprzedaży i rezerwacji biletów mieliśmy spore trudności: dużą konkurencję w postaci znanych przedsiębiorstw oferujących dogodne, bezpośrednie połączenia lotnicze Chicago z wieloma miastami europejskimi. My natomiast byliśmy na tym terenie przewoźnikiem nowym, mało znanym i mieliśmy bezpośrednią linię tylko z Nowego Jorku. Ale od czego jest reklama...

W 1973 r. stworzyliśmy nasz tzw. „joint service", czyli obsługiwane wspólnie przez PLL LOT i **UNITED** Air Lines, dogodne połączenie lotnicze na trasie Chicago–Warszawa–Chicago z transferem w Nowym Jorku. Naszym klientom na tej trasie mówiliśmy: „macie transfer w Nowym Jorku – ale my to tak załatwimy, że będziecie zadowoleni, a kłopot związany z przesiadką będziecie mieli – przy naszej pomocy – z głowy!". Personel LOTU asystował klientom, pomagając w obsłudze przy odlocie i przylocie na lotniskach im. O'Hare w Chicago i im. J. F. Kennedy'ego w Nowym Jorku. „Joint service" PLL LOT i UNITED Air Lines zdał egzamin na trasie Chicago–Warszawa–Chicago, zyskując na niej wielu nowych pasażerów.

W okresie, gdy kierowałem placówką w Chicago wraz z nielicznym, kilkuosobowym personelem staraliśmy się tak wykonywać naszą pracę, aby PLL LOT były widoczne nie tylko w tym mieście, ale także na całym obszarze objętym naszą działalnością, gdzie poprzez sieć ok. 200 naszych agentów sprzedawaliśmy i rezerwowaliśmy bilety lotnicze. Zyskiwaliśmy coraz to nowych klientów. Dawaliśmy wymierne efekty finansowe. Latališmy w pool'u z UNITED Air Lines. A więc, zaczęliśmy być widoczni na tym terenie!

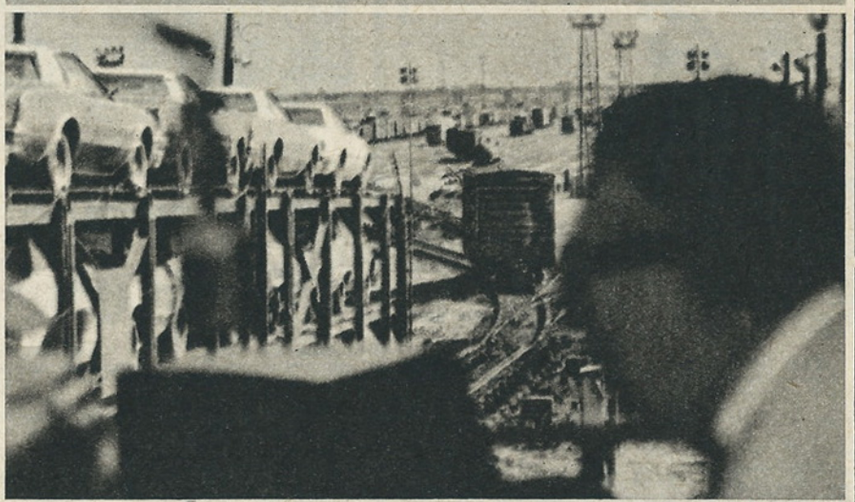
– Jak z prespektywy lat widzi Pan pierwsze lata działalności PLL LOT w Chicago?

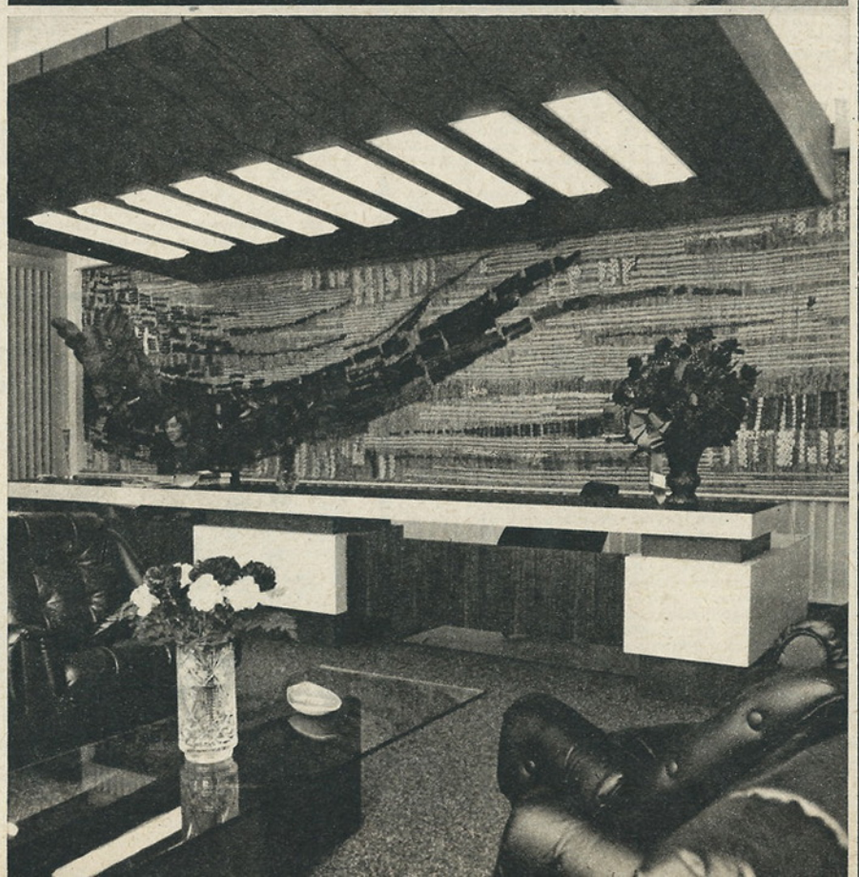
Praca nasza w Chicago w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych była owocna organizacyjnie i ekonomicznie. Pracowaliśmy też z myślą o przyszłym regularnym połączeniu Warszawy z Chicago. Mam nadzieję, że uruchomione obecnie systematyczne loty czarterowe Warszawa–Chicago–Warszawa pracują na korzyść przyszłej regularnej linii na tej trasie, obsługiwanej przez PLL LOT.

– Dziękujemy za rozmowę.

Rozmawiał Cz. G.

CHICAGO





RETROSPEKCJE

SP—LAB „TADEUSZ KOŚCIUSZKO" — —wspomina kpt. EDWARD KAMELA

Pierwsze loty polskich samolotów za Atlantyk to już dzisiaj historia i... codzienność, ale wtedy, dla nas pilotów, było one szczególne i niepowtarzalne. Myślę, że koledzy moi: Marian Witkowski, Mieczysław Dauksza, Mieczysław Łysik, Damian Żuchowski, Włodzimierz Sułecki — piloci, którzy po raz pierwszy w Polsce Ludowej uzyskali uprawnienia samodzielnego prowadzenia interkontynentalnych samolotów — wspominają je podobnie.

28 czerwca 1972 roku przyprowadziłem na uroczysty chrzest do Chicago samolot Ił-62 z podobizną Tadeusza Kościuszki. Po drodze lądowanie w Gander na Nowej Funlandii.

To była bardzo wzruszająca i podniosła zarazem uroczystość. Pamiętam nawet, że pogoda była wtedy przepiękna, słoneczna. Mimo powszedniego dnia i pory roku, na lotnisko O'Hare w Chicago przybyło ponad 200 osób.

Uroczystego momentu odsłonięcia portretu dokonał prezes Fundacji Kościuszkowskiej, dr. Eugeniusz Kusielewicz. Gdy ukazał się nam portret bohatera dwóch narodów, w oczach wielu ukazały się łzy wzruszenia.

Dyrektor PLL LOT Włodzimierz Wilanowski wygłosił krótkie przemówienie, w którym podkreślił, że samoloty LOTU tworzą nad Atlantykiem most, łączący Polonię amerykańską z Polską, a samolot „Tadeusz Kościuszko" jest małą cząstką Ojczyzny na lotnisku O'Hare.

Potem było gremialne zwiedzanie samolotu, nasza załoga pełniła oczywiście rolę gospodarza, szampan, kwiaty, ludowe tańce polskie w wykonaniu regionalnego zespołu polonijnego „Polish Dancers" i bardzo serdeczne rodaków rozmowy.

Tematy ściśle rodzinne łączyły się wtedy w sposób wyjątkowo organiczny ze sprawami turystyki lotniczej do Polski i planami związanymi z uruchomieniem regularnej linii PLL LOT z Warszawy do Nowego Jorku.

I.T.

O' HARE

najpracowitsze

lotnisko świata

Proszę państwa! Za 15 minut wylądujemy na międzynarodowym lotnisku O'HARE w Chicago. Prosimy o wygaszanie papierosów, zapięcie pasów i pozostanie na miejscach do momentu wygaszenia silników. Załoga samolotu PLL LOT dziękuje państwu za wspólny lot.

Widok z góry wywołuje dosyć mieszane uczucia. Zapchana autostrada dojazdowa nie różni się niczym od kolejki do lądowania. Ma się jednak uczucie, że tu w powietrzu panuje, mimo tłoku, atmosfera większego porządku i jakaś nadprzyrodzona siła systematycznie i pracowicie osadza na betonowym pasie jeden za drugim srebrne punkciki. Przed nami ląduje podobny do wieloryba Boeing-747 American Airlines, za nami okrągły DC-10 towarzystwa lotniczego United. Na pasach kołują do startu jeden za drugim Braniff International, Eastern, World Airways, SAS, TWA, Continental, Delta, Air Wisconsin i zabawnie wyglądający wśród tych olbrzymów malutki samolocik odrzutowy.

Wszystko to robi wrażenie jakiegoś kolorowego snu. Lotnisko O'HARE przypomina mrowisko o niesamowitych wymiarach. Mniejsze swoją powierzchnią od nowojorskiego Kennedy, zdobyło sobie sławę najpracowitszego lotniska świata. Według danych statystycznych Departament of Aviation, w roku 1979 przez chicagowski port przewinęło się prawie 48 mln pasażerów. Lotnisko przyjęło i odprawiło 735 tys. samolotów i 875 tys. ton towarów. W godzinach szczytu co 23 sekundy ląduje lub startuje samolot. Słowem jest to dzisiaj najbardziej ruchliwe lotnisko świata.

Początek kariery rozpoczął się w roku 1946, kiedy Zarząd Miasta Chicago podjął decyzję przeznaczenia terenów pod budowę lotniska. Gospodarze miasta dali dowód wielkiej wyobraźni i zdrowego rozsądku, gdyż miasto dysponowało już jednym lotniskiem — Chicago Municipal Airport, znanym lepiej jako MIDWAY.

Nowo budowane lotnisko nazywało się ORCHARD PLACE AIRPORT i jako ciekawostkę warto dodać, że do dzisiaj na naklejkach bagażowych zachowało się oznaczenie ORD, mimo że już w 1949 roku lotnisko nazwane zostało O'HARE, na cześć komandora pilota Edwarda H. O'HARE, bohatera II wojny światowej (12 zwycięstw powietrznych), który zginął w akcji bojowej w 1943 roku w wieku lat dwudziestu dziewięciu.

W październiku roku 1955 chicagowski port rozpoczyna przyjmowania samolotów, obsługując rocznie 2 mln pasażerów. W porównaniu do dzisiejszych wyników liczba ta wydaje się być wyjątkowo skromna, ale nie należy zapominać, że ówczesne lata to era samolotów małych i początków eksplozji lotnictwa komunikacyjnego, jako powszechnego środka transportu.

O'HARE zaczyna równocześnie rywalizację z MIDWAY AIRPORT o palmę pierwszeństwa. Rywalizację tę zakończy zwycięsko w roku 1961, zostawiając za sobą nie tylko lokalnego rywala, ale stając się jednocześnie największym lotniskiem świata.

Tę nie łatwo zdobytą pozycję utrzymuje do dzisiaj, systematycznie rozbudowując i modernizując nie tylko samo lotnisko ale drogi dojazdowe, parkingi i transport wewnętrzny.

Wszystko to odbywa się przy pomocy władz miasta, które zdają sobie sprawę z faktu, że lotnisko samo w sobie spełnia ważną rolę stymulatora rozwoju tego ważnego ośrodka przemysłowego i kulturalnego.

O'HARE zatrudniając przecież 33 tys. ludzi jest jednym z największych pracodawców tego regionu. Swoją strukturą przypomina dobrze rozwinięte, nowoczesne miasto ze wszystkim, co człowiekowi potrzebne do życia. restauracjami, parkingami, hotelami, sklepami, a nawet własną strażą pożarną.

Lotnisko obsługuje przecież nie tylko samych pasażerów, ale osoby im towarzyszące i turystów.

Przyjmuje się, że na 150 tys. pasażerów dziennie przypada tyle samo osób, które wcale nie chcą skorzystać z usług ponad 40 towarzystw lotniczych krajowych i międzynarodowych, ale muszą korzystać z usług lotniska. Przyjeżdżają zobaczyć najpracowitsze lotnisko świata — bo jest co oglądać!

MSK

POLSKIE LINIE LOTNICZE

LOT

INFORMACJA

o specjalnych warunkach lotu na trasie WARSZAWA–CHICAGO–WARSZAWA samolotem czarterowym PLL LOT

PLL LOT informują, że loty czarterowe na trasie Warszawa — Chicago — Warszawa odbywają się co tydzień — odloty z Warszawy o godz. 01.00 w nocy z soboty na niedzielę. Od 19 maja do 11 września LOT wprowadzi dodatkowo drugie połączenie, również co tydzień — odloty z Warszawy o godz. 01.00 w nocy ze środy na czwartek. Przylot do Chicago o godz. 08.00 czasu lokalnego.

Cena biletu na trasie Warszawa — Chicago — Warszawa wynosi 39 000 złotych, niezależnie od daty wylotu z Warszawy i okresu pobytu w USA. Ze względu na stale rosnące ceny paliwa na świecie, może ona ulec pewnej zmianie.

Bilet należy wykupić w obie strony, a przelot do/z Chicago może nastąpić tylko zgodnie z wpisanymi w bilet datami podróży. Z wykupienia biletu czarterowego można, oczywiście, zrezygnować, ale wyłącznie przed datą rozpoczęcia podróży. PLL LOT zwracają wówczas wartość biletu po potrąceniu 5% kosztów manipulacyjnych. Po dacie odlotu z Warszawy, wpisanej do biletu, pasażerowi nie przysługuje zwrot za nie wykorzystany bilet lub jego część.

W sytuacji, gdy nie ma wolnych miejsc na powrotne loty czarterowe z Chicago do Warszawy, pasażer ma prawo w żądanym przez siebie okresie otrzymać bilet rejsowy na trasie Nowy Jork — Warszawa, po tej samej cenie. Podróż na odcinku Chicago — Nowy Jork odbywa się na koszt własny. Posiadany bilet rejsowy Nowy Jork — Warszawa uprawnia do odbycia podróży powrotnej w dowolnym czasie, nie później jednak, niż do 31 grudnia 1980 roku.

Należy również pamiętać, że bilety czarterowe ważne są tylko na samoloty PLL LOT.

Na wymienione loty czarterowe pasażer może dokonać rezerwacji we wszystkich oddziałach PLL LOT w Polsce, natomiast sprzedaż biletów prowadzą:
kasy PLL w Warszawie, Plac Konstytucji 3, oraz w Krakowie, ul. Basztowa 15, tel. 250-76.

Nie należy zapominać, na dwa tygodnie przed powrotem z Chicago, o potwierdzeniu rezerwacji w biurze PLL LOT w Chicago:

333, Michigan Avenue
tel. (312) 236-3388
236-5501

lub w Nowym Jorku:
21E, 51 Street
tel. (212) 869-1074
371-1260

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT
życzą przyjemnej podróży

KRONIKA LOTU

„Biura zagraniczne PLL LOT (realizacje wnętrz)" — pod takim hasłem odbyła się na przełomie marca i kwietnia br. w Galerii ZPAP w Domu Artysty Plastyka w Warszawie wystawa Mariana Stępnia, architekta, generalnego projektanta ponad 50 biur zagranicznych LOTU i ORBISU. Wystawa cieszyła się dużym powodzeniem.

*

1 kwietnia br. PLL LOT zainaugurowały bezpośrednie połączenie lotnicze Zielona Góra—Warszawa—Zielona Góra, bez międzylądowania w Poznaniu — jak to miało miejsce dotychczas.

*

23 kwietnia br. obradowała w PLL LOT 97 sesja Konferencji Samorządu Robotniczego. W toku obrad omówiono realizację uchwały 96 sesji KSR, wykonanie zadań LOTU w I kwartale br. i w okresie letnim na tle obecnej sytuacji oraz warunków i działań podejmowanych w przedsiębiorstwie dla zapewnienia wykonania planu w 1980 roku.

*

25 kwietnia br. została podpisana pomiędzy PLL LOT i międzynarodową organizacją do spraw łączności lotniczej SITA (Societe Internationale de Telekomunications Aeronautiques) umowa w sprawie przekazania pod bezpośredni zarząd SITA prowadzonego dotychczas przez PLL LOT centrum międzynarodowej łączności lotniczej. Jednocześnie przedstawicielom SITA wręczono licencje do prowadzenia na terenie Polski działalności na rzecz LOTU i innych towarzystw lotniczych. Zgodnie z postanowieniami umowy SITA zobowiązała się do szybkiego zmodernizowania dotychczasowego centrum drogą zainstalowania najnowocześniejszych urządzeń minikomputerowych..

*

W dniach 28—29 kwietnia br. odbyła się w Warszawie z inicjatywy PLL LOT pierwsza konferencja towarzystw lotniczych, członków Umowy Berlińskiej w sprawie uregulowania zagadnień finansowo-rozliczeniowych powstałych w wyniku skomplikowanej sytuacji walutowej na świecie.

*

Za uzyskanie w ubiegłym roku dobrych wyników przewozowych i za zajęcie pierwszego miejsca w międzyzakładowym współzawodnictwie pracy przedsiębiorstw transportowych resortu komunikacji, zrzeszonych w Związku Zawodowym Transportowców i Drogowców, Rada Ministrów i CRZZ przyznały załodze PLL LOT tytuł najlepszej załogi w 1979 r. spośród przedsiębiorstw transportu drogowego i lotniczego oraz Sztandar Przechodni Prezesa Rady Ministrów i CRZZ. W latach 70-tych PLL LOT sztandar ten zdobywały już dwukrotnie przed wyróżnieniem za rok 1979, czyli że są trzykrotnym triumfatorem w okresie jednego dziesięciolecia (lata: 1971, 1972 i 1979).

Podczas uroczystego spotkania załogi, które odbyło się 29 kwietnia, przedstawicielom jej wręczono sztandar. Następnie zasłużeni pracownicy LOT zostali udekorowani odznaczeniami państwowymi. Kilkudziesięciu pracowników PLL LOT otrzymało odznaki resortowe i związkowe.

*

Na zaproszenie Polskich Linii Lotniczych LOT w dniach 13—15 maja przebywała w Polsce delegacja Hiszpańskich Linii Lotniczych IBERIA, z prezydentem Enrique de Guzman de Oznamiz. Podczas wizyty omówiono całokształt współpracy handlowej między PLL LOT i IBERIĄ w zakresie obsługi ruchu między Polską i Hiszpanią, planów rozwojowych obu przedsiębiorstw w tym zakresie oraz wzajemnych obrotów z uwzględnieniem ruchu kierowanego dalej na siatkę partnera. Warto przypomnieć, że 11 maja minęła 10 rocznica uruchomienia regularnego połączenia Warszawa — Madryt.

*

14 maja br. przebywała w LOCIE grupa 25 dziennikarzy z agencji prasowych krajów socjalistycznych. Podczas spotkania dziennikarze zapoznali się z problematyką lotnictwa cywilnego w Polsce. Odbyła się projekcja filmu pt. „50 lat PLL LOT".

*

PLL LOT uruchomiły 1 czerwca regularne połączenia między Warszawą a Manchesterem. Nowa międzynarodowa linia LOTU obsługiwana jest w obie strony dwa razy w tygodniu, w piątki i niedziele, samolotem Tu-134.

*

3 czerwca br. odbyło się w Gdańsku otwarcie nowego dworca obsługi miejskiej PLL LOT.

*

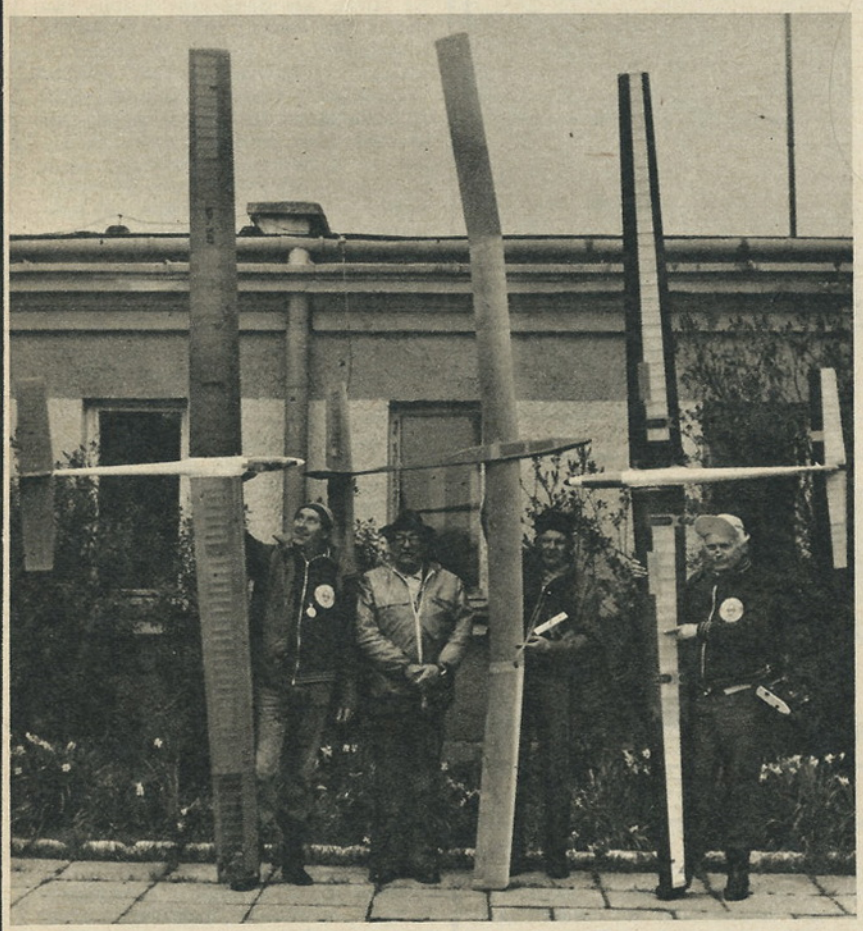
Od 1971 roku działa na terenie PLL LOT koło honorowych dawców krwi liczące aktualnie 120 członków; w okresie minionych 9 lat oddali oni na cele społeczne 455 litrów tego bezcennego daru życia. 4 czerwca br. Zarząd Koła, któremu przewodniczy Halina Rybicka, udekorowany został honorową odznaką PCK „ZASŁUŻONY DAWCA KRWI". Odznakę tę otrzymało również 5 członków koła: Maciej Herman, Lech Młynarski, Władysław Bodych, Krzysztof Miler oraz Tadeusz Rybak; oddali oni honorowo po 6 litrów krwi każdy. Ponadto 10 członków koła otrzymało złotą, a 12 srebrną odznakę „ZASŁUŻONEGO DAWCY KRWI".

*

Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Galeria Plakatu były gospodarzami wystawy plakatów reklamowych PLL LOT, która czynna była w dniach 4—30 czerwca br.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak i archiwum.

WIELKIE MODELE W NOWYM TARGU



Na malowniczym lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego rozegrano po raz pierwszy w Polsce zawody specjalnej klasy modeli szybowców zdalnie sterowanych, których rozpiętość skrzydeł przekraczała 3500 m. Na starcie zgłosiło się 16 zawodników. Podczas rozgrywania zawodów 31 maja i 1 czerwca było chłodno, deszczowo, przy wietrze 8—10 m/s. W tych warunkach nie było wznoszeń, a zatem i długotrwałych lotów, o czym marzyli zawodnicy i organizatorzy. Jednak nawet w tych warunkach meteorologicznych opracowany przez Wiesława Jakubowskiego regulamin sportowy spełnił pokładane nadzieje.

Odpowiednio rozstawione kwarce częstotliwości dla urządzeń nadawczych pozwalały na równoczesny start 8 modelami i to bez zakłóceń. Zawodnicy wykonali po 6 lotów półfinałowych (liczył się jeden najlepszy czas lotu), a następnie po czterech zwycięzców z dwóch lotów półfinałowych (8 zawodników) odbywało tzw. finał, który wyłonił zwycięzcę.

Organizacja zawodów była wzorowa, o co zadbał osobiście kierownik Aeroklubu Tatrzańskiego mgr Józef Adamski. Sądzę, że impreza spełniła oczekiwania, tak uczestników jak i organizatorów. Wyrazem tego może być gotowość przeprowadzania zawodów co roku w Nowym Targu.

Pierwszą konkurencją była ocena za jakość i estetykę zgłoszonych modeli. Nagrodę ufundował W. Jakubowski, inicjator tej imprezy. Najlepszy model miał reprezentant Aeroklubu Poznańskiego, Zenon Przybył. Specjalne wyróżnienie oceniającej komisji otrzymał przedstawiciel Aeroklubu Tatrzańskiego, Tadeusz Wiśniowski, za przedstawiony model półmakiety szybowca Pirat. Dobrze by było, aby wielkie modele były podobne do prawdziwych szybowców. Zgłoszone modele miały rozpiętość skrzydeł od 3600 m (Jan Bury) do 4200 m (Franciszek Glasowicz i Alfred Michalski).

Najważniejszą konkurencją były loty finałowe, z których wyłoniony został zwycięzca zawodów. Zwyciężył reprezentant Aeroklubu Krakowskiego Alfred Michalski z najlepszym wynikiem 326 s. Otrzymał on puchar ufundowany przez Liceum Plastyczne im. Kenara w Zakopanem. 2. Edward Rogowski — 311 s (Aeroklub Krakowski). 3. Ireneusz Pudełko — 281 s (Aeroklub Krakowski), 4 i 5. Franciszek Glasowicz (Aeroklub Krakowski) i Andrzej Baranowski (Aeroklub Poznański) — 281 s. 6. Artur Paciorek — 233 s (Aeroklub Krakowski), 7. Jan Bury — 203 s (Aeroklub Poznański). Najlepszym zawodnikiem reprezentującym Aeroklub Tatrzański był K. Topa, który zdobył 8 miejsce w półfinałach — 297 s.

E.O.

Na zdjęciu — od lewej: Edward Rogowski (2 miejsce), Wiesław Jakubowski, Alfred Michalski (1 miejsce) i Ireneusz Pudełko (3 miejsce).

Zdjęcie: Wojciech Numrych

POD MAŁYMI SKRZYDŁAMI

Z interesującą propozycją wystąpił jeden z naszych Czytelników. Otóż uważa on, że jeśli powstają coraz to nowe kluby modelarskie, warto zwrócić uwagę na wyodrębnienie poprzez na przykład znak, symbol czy godło. Chodzi o to zapewne naszemu Czytelnikowi, aby nie oznaczano klubów czy kół kolejnymi numerami, jak w katalogu narzędzi, ale aby każdy klub miał charakterystyczną nazwę, swój znak lub też swego patrona.

Przykładem najbardziej konkretnym może być klub kosmiczno-lotniczy Zefirek w Muszynie. Ma on piękny znak i nazwę. Znaczek Zefirka uwidoczniono nawet na pieczątce do korespondencji listowej. Mają swoje znaki niektóre kluby, jak na przykład MDK im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu, jak klub Śmigiełko przy Pałacu Młodzieży w Warszawie i wiele innych.

Dobry znak klubu powinien być zaprojektowany przez kogoś kto zna się na sztuce. O wykonawcę natomiast rysunku na pewno będzie łatwiej. Jednym słowem — propozycja na dziś i jutro: przygotujmy własny znak klubu lub koła lotniczego. A jeśli ktoś chciałby się pochwalić swoim oryginalnym projektem, prosimy kopię przesłać pod naszym adresem. Być może, gdy znaków zbierze się pewna liczba pokażemy je w jednym z numerów zamykających rok kalendarzowy.

Niedawno — z półrocznym opóźnieniem ukazał się nr 11/12 „Małego Modelarza". Zawiera on kartonowy model przeznaczony do samodzielnego sklejania. Tym razem jest to model statku naukowo-badawczego „Kosmonauta Jurij Gagarin". Statek, zaliczany do największych jednostek tego typu na świecie, jest pływającą stacją łączności satelitarnej i z tego też powodu o nim wspominamy. Model opracował wg planów radzieckich **Jan Matczak** z Żychlina. Plan, bardzo interesujący, sporządzono w podziałce 1:1500. Dokładny opis i rysunki pomocnicze ułatwić powinny budowę oryginalnej jednostki wyposażonej w potężne anteny paraboloidalne do odbioru i przekazywania sygnałów radiowych za pośrednictwem satelitów łącznościowych do centrum kierowania lotami, jak i do utrzymywania łączności ze stacjami kosmicznymi. Model jest dość trudny do wykonania. Opracowanie modelu poprawne, a zachwyt nasz wzbudziła okładka — dzieło chyba niedoścignionego mistrza w tej dziedzinie, **Adama Werki.**

Mistrzostwa świata modeli na uwięzi nie powinny przysłaniać istnienia innych imprez małego lotnictwa. W czerwcu nasza reprezentacja modelarzy-sportowców przebywała w USA (Akron), gdzie brała udział w mistrzostwach świata modeli halowych. Mistrzostwa odbyły się w dniach 20—24 czerwca. Kierownikiem ekipy APRL był **Kazimierz Łapiński,** a członkami **Edward Ciapała, Sylwester Kujawa** i **Ryszard Czechowski.** Również w czerwcu nasi modelarze rakietowi uczestniczyli w mistrzostwach Europy modeli kosmicznych. Tradycyjna ta impreza, rozgrywana w Jambolu (Bułgaria), była okazją do wymiany doświadczeń. Wyniki obu imprez podamy w następnych numerach. W Bułgarii startowali: **Juliusz Jarończyk, Ryszard Smoliński, Tadeusz Kokoszewski, Mieczysław Twardowski** i **Ryszard Wróblewski.** Funkcję kierownika pełnił **Edward Kurowski,** a kierownika technicznego **Bogusław Spunda.**

Wspominamy o mistrzostwach różnego rodzaju, a tymczasem zupełnie cichutko w Aeroklubie Częstochowskim znów padł nowy rekord Polski! **Mirosław Barylski,** wielokrotny rekordzista, dał znać o swej nieustępliwości, tym razem w klasie modeli śmigłowców. Bardzo trudnej klasie. Rekord ustanowiono 4 maja. Wynik długotrwałości lotu — 5 min 55 s. Pierwszy polski rekord w klasie modeli wiropłatów! Model Barylskiego sylwetką przypomina francuski śmigłowiec Alouette-2, ma masę startową 3 kg i napędzany jest silnikiem o pojemności skokowej 6,5 cm^3. Naturalnie, jest to model zdalnie kierowany. Bliższe szczegóły techniczne poda nam zapewne sam rekordzista.

„Zapatrzeni w najbardziej popularne sporty często nie dostrzegamy, że w innych, których istnienie wielu kibiców kwituje wzruszeniem ramion, reprezentanci Polski mają znakomite osiągnięcia, tytuły mistrzów świata. Tak jest na przykład w modelarstwie lotniczym". Tak zaczął artykuł o modelarstwie **Andrzej Martynkin** w „Sztandarze Młodych" (w numerze z 19 maja), przynosząc Czytelnikom tego popularnego dziennika młodzieży rzeczowe informacje o modelarstwie, a szczególnie o modelach na uwięzi, uzyskane po rozmowie z naszym mistrzem **Jerzym Ostrowskim** z Częstochowy.

P.E.

POLACY NA ZBOCZACH W CZECHOSŁOWACJI

W dniach 16—18 maja odbyły się w Czechosłowacji międzynarodowe zawody modeli szybowców sterowanych magnetycznie (F1E). Zawody przeprowadzono na zboczach góry w miejscowości Rana.

Na starcie stanęło 51 zawodników z Austrii, RFN, Szwajcarii, Czechosłowacji i Polski. Nasza 4-osobowa ekipa dzielnie stawiała czoła całej czołówce najlepszych modelarzy tej kategorii w Europie. Po bardzo zaciętej walce w trudnych warunkach atmosferycznych zwyciężył Jiri Kalina z Czechosłowacji, uzyskując w 5 lotach 1 301 s. Drugim był jego rodak Vaclav Sipek senior (1 223 s), a trzecim — reprezentant RFN Helmut Schubert (1 202 s.). Polacy zajęli następujące miejsca: 10. Jacek Pawlak — 1 145 s; 21. Tadeusz Wiśniowski — 1029 s; 22. Marek Bogacz — 1020 s; 39. Waldemar Leja — 633 s.

Celowe wydaje się podkreślenie faktu, że Marek Bogacz wynik swój uzyskał startując jedynie w 4 kolejkach lotu, piątego lotu nie mógł wykonać na skutek utraty 2 posiadanych modeli.

Chciałbym jeszcze dodać, że Jiri Kalina jest zapewne znany u nas jako światowej klasy modelarz specjalizujący się w mikromodelach. Powinno to być zachętą dla naszych modelarzy, aby również spróbowali powalczyć w innych kategoriach, np. właśnie w magnesach. W tej kategorii, mimo ogromnego jej rozwoju w innych krajach, u nas obserwuje się nadal stagnację.

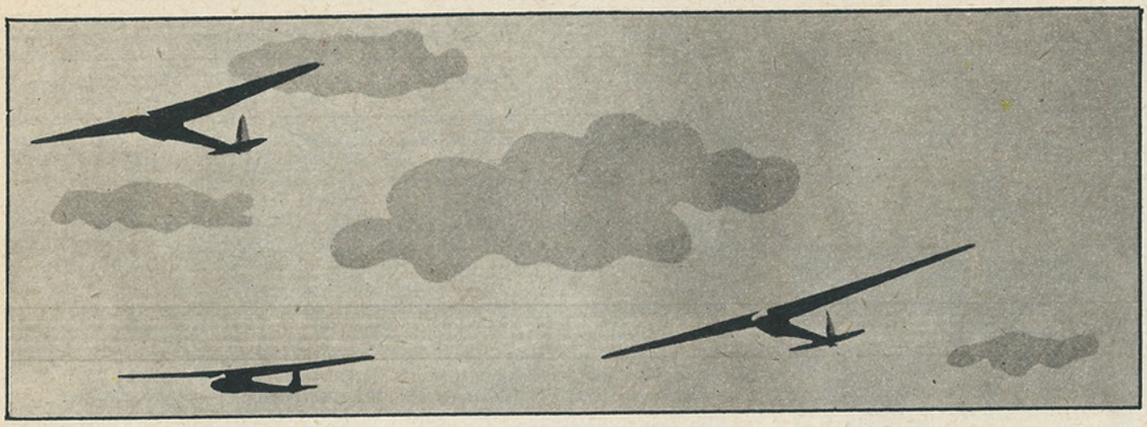
Wł. J.

Z KIELC

18 maja br., zgodnie z Kalendarzem Imprez Sportowych, odbyły się na zboczu Klonówki w Kielcach Ogólnopolskie Zawody Modeli Zdalnie Sterowanych w klasie F3F o puchar Gór Świętokrzyskich. Startowało 22 zawodników z 6 aeroklubów. Sklasyfikowano 14 zawodników.

1 miejsce — Edward Kowalski (Aeroklub Łódzki) — 1 968 pkt; 2 — Marek Charnicki (Aeroklub Kielecki) — 1 931 pkt; 3 — Jarosław Kryś (Aeroklub Kielecki) — 1 882 pkt.

Kazimierz Kundera



WSPOMNIENIA z BEZMIECHOWEJ

Do Bezmiechowej przyjechałem 14 lipca 1937 r. Następnego dnia wykonałem pierwszy lot samodzielny na Salamandrze. Był to szybowiec konstrukcji inż. Wacława Czerwińskiego. Jego przeznaczeniem było zastąpienie słabej i zbyt wolnej Czajki kabinkowej. Miał on służyć do nauki żaglowania na zboczu i termice. Niektóre egzemplarze Salamandry wyposażono w trzy podstawowe przyrządy: wariometr, prędkościomierz i wysokościomierz. Był to szybowiec dwubelkowy, usztywniony linkami stalowymi. Kabina — ze sklejki, osłaniała pilota i kończyła się zaraz za siedzeniem pilota. Szybowiec ten z uwagi na swoje zalety pilotażowe był lubiany przez pilotów. Zdarzały się przypadki, że na Salamandrze uzyskiwano warunki czasowe do srebrnej odznaki pilota szybowcowego.

W następnych dniach lipca (do 31) latałem na Srokach i Komarach. Były to loty treningowe, lądowania pod stok oraz krótkie loty żaglowe.

Zaproponowano mi udział w komisji sędziowskiej na Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu, na co zgodziłem się. Wróciłem do Bezmiechowej 20 sierpnia 1937 r.

21 sierpnia 1937 r. wznowiłem latanie, poza lotami żaglowo-zboczowymi trenowaliśmy skoki na termikę. Chodziło o to, aby przy braku warunków do lotów żaglowo-zboczowych znaleźć komin termiczny i wykręcić się w nim na wysokość.

Dr Adam Kochański, młody pracownik naukowy Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie, w poprzednich latach prowadził na terenie Ustianowej i Bezmiechowej badania meteorologiczne w aspekcie możliwości wykonywania różnego rodzaju lotów szybowcowych. W rezultacie tych prac badawczych powstała, między innymi, mapa określająca lokalizację najczęściej powstających kominów termicznych. W związku z tym wykonywaliśmy starty w określonych kierunkach, z nadzieją znalezienia komina termicznego. Wiedzieliśmy, że określone ognisko termiczne pulsuje z częstotliwością ok. 20 minut.

27 sierpnia 1937 r. o 14.03 strtowałem na N. od Słonnego. Leciałem już około 1,5 godziny tracąc wysokość i poczułem, że znalazłem się w prądach wznoszących: rzeczywiście, wariometr pokazał 0 m/s, więc zacząłem krążyć i po ok. 10 minutach przy niewielkim wznoszeniu 1—1,5 m/s wykręciłem ok. 600 m wysokości. Lot trwał, około godziny.

W pierwszych dniach września 1937 r. przyleciał własną RWD—13 do Bezmiechowej hrabia por. Czarkowski-Golejewski, aby parę dni polatać wyczynowo na szybowcach. Właśnie czytałem jego książkę pt. „Lot zakończony w Syjamie", więc wiedziałem, że Czarkowski zamierzał na samolocie sportowym dokonać lotu dookoła świata. Niestety zawiódł silnik i pilot musiał lądować przymusowo w dżungli, rozbijając samolot i tracąc w tym wypadku jedno oko. Nasze Centrum Badań Lekarsko-Lotniczych nie zgodziło się na to, aby latał z jednym okiem, wobec czego Czarkowski załatwił sobie licencję niemiecką, upoważniającą go do pilotowania samolotów sportowych i szybowców.

Był to ciekawy człowiek, o dużych zainteresowaniach i nieprzeciętnej kulturze. Piloci szepcą o tym, że Czarkowski niedawno wrócił z grupą pilotów z Francji, gdzie drogą powietrzną dostarczali armii republikańskiej w Hiszpanii samoloty bojowe. Ciekawe zestawienie: autentyczny hrabia narażał życie dla komunistycznej Hiszpanii.

Tak się złożyło, że lataliśmy w jednej grupie. Tego dnia wiał halny w porywach dochodzących do 2 m/s. Ciekawy był start — Komary startowały z „ręki". Szybowiec ustawiało 8 pilotów skrzydłem do wiatru. Kiedy z nałożonym spadochronem zapiąłem pasy i byłem gotowy do startu — odwracano szybowiec kadłubem prostopadle do wiatru, a trzymający za skrzydło piloci — puścili go: mój Komar na oddanym drążku wznosił się jak balon do góry. Cały czas musiałem go trzymać na zwiększonej prędkości, aby nie dopuścić do przerzucania szybowca za grzbiet Słonnego, gdzie w duszących zawirowaniach groziło rozbicie szybowca. Szybko nabierałem wysokości, jednak lot w strugach szybkiego i porywistego wiatru był trudny. Trzeba było bezustannie, bardzo energicznie pracować sterami, aby szybowiec utrzymać w jako tako normalnej pozycji. Tymczasem on tańczył w rytm halnego wiatru, stając to na jednym to na drugim skrzydle. Czasami jak rasowy koń skakał w górę, wciskając mnie gwałtownie w siodełko, to znowu wisiałem na pasach, bo szybowiec uciekał w dół. Lot był męczący, ale pełen napięcia emocjonalnego. Po godzinie 14 nakazano mi lądowanie. Odszedłem daleko w dolinę, aby możliwie najniżej podejść do lądowania pod stok i zabezpieczyć się przed ewentualnością przeskoczenia Słonnego. Przy prędkości tylnego wiatru ok. 70 km/h i prędkości własnej ok. 70 km/h — względem ziemi miałem prędkość około 140 km/h. Dzięki niskiemu podejściu zatrzymałem się w połowie stoku Słonnego.

Kiedy wróciłem na start, podszedł por. Czarkowski i mówi do mnie rzeczy niezrozumiałe:

— Dziwię się, że pan tak długo wytrzymał latając na tym diabelskim wietrze halnym, mnie latanie w tych warunkach denerwowało i lądowałem już po 20 minutach.

Niezrozumiałe dla mnie było to, że on, stary pilot (mógł mieć wtedy pod czterdziestkę) z dużym doświadczeniem w lotach nad różnymi kontynentami, denerwował się w lataniu na halnym, podczas gdy ja byłem tylko podniecony i zafascynowany tymi nieprzeciętnymi warunkami lotnymi. Nie zdawałem sobie wtedy sprawy z jednego, ale istotnego faktu — byłem od niego prawie dwa razy młodszy i miałem silny, zdrowy system nerwowy. Ale z tego zdałem sobie sprawę o wiele później...

Wreszcie nadszedł dla mnie dzień, na który oczekiwałem. Chodziło mi o warunki przelotowe. 10 września 1937 r., kiedy wystartowałem o 12.20 — w powietrzu krążyło już kilkanaście szybowców. W momencie startu widać było, że zanosi się na burzę, ale dokładnie z tego zdałem sobie sprawę już w powietrzu i wahałem się co zrobić. Obserwowałem szybowce innych pilotów — niektórzy ostrymi ślizgami schodzili do lądowania, inni kręcili korkociągi, aby szybciej wytracić wysokość. Z zachodu nadchodził walec burzowy. Dochodził do Słonnego. Teraz już było za późno na lądowanie, byłoby ono bardzo ryzykowne w podmuchach burzy.

Zdecydowałem się na przelot na froncie burzowym. Znalazłem się w zasięgu walca burzowego, to jest w ciepłym powietrzu lokalnym, wypieranym do góry przez nadchodzący ze znaczną szybkością klin zimnego powietrza. Szybkość spokojnego wznoszenia wzrastała od 2 m/s do 7 m/s. Po paru minutach miałem już ok. 1400 m wysokości i zaczynałem dochodzić do czarnych chmur. Bałem się wciągnięcia w chmurę — nie miałem opanowania pilotażu bez widoczności, więc uciekałem w stronę jaśniejszą na północny-wschód z szybkością ponad 100 km/h. Na tej szybkości Komar miał ok. 4 m/s opadania, a ponieważ na wariometrze miałem ok. 6 m/s wznoszenia — to w tej fazie lotu rzeczywiste wznoszenia wynosiły ok. 10 m/s. Widziałem w 1936 r. Adama Ziętka jak skakał z Komara po przekroczeniu 120 km/h w chmurze. Wobec tego za żadną cenę nie chciałem dopuścić do wciągnięcia mojego szybowca w chmurę. Uciekałem w kierunku przejaśniającego się nieba. Znajdowałem się już od dłuższego czasu między dwoma warstwami chmur niskich i wysokich — burzowych. Wkrótce już wydostałem się spod chmur burzowych. Na drodze mojego przelotu pojawił się potężny wypiętrzony cumulus — obleciałem go z respektem, bo wiedziałem, że mógłbym w nim stracić skrzydła.

Spoglądałem na wysokościomierz: maleje mi wysokość, już dawno wyleciałem z zasięgu prądów wznoszących — burzowych. Słyszę w dole jadący pociąg, ale go nie widzę, bo w dalszym ciągu jestem nad chmurami. Orientuję się z mapy oraz kierunku lotu, odczytanymi z busoli, że przeleciałem nad linią kolejową Przemyśl-Chynów. Na wysokościomierzu mam już tylko 500 m nad poziom startu. Nie udaje mi się znaleźć żadnych nowych wznoszeń. Zamieniam tylko wysokość na odległość i powoli, a nieuchronnie zbliżam się do chmur. Już mam 0 m na wysokościomierzu — wchodzę w chmury, a nie wiem jak gruba jest ich warstwa i kiedy zobaczę ziemię! Ogarnia mnie chmura, widzę tylko część skrzydeł, staram się utrzymać normalną prędkość, ale widzę, że mi prędkość rośnie, staram się ją zmniejszyć i nagle robi się jasno — wyskakuję z chmury prosto na wieżę kościoła — omijam ją i ląduję o 14.35 w niewielkiej odległości za miastem. Zawiadomiłem telefonicznie Szkołę Szybowcową w Bezmiechowej o miejscu lądowania, obiecano mi transport następnego dnia. Szybowiec zdemontowałem i złożyłem w miejscowej plebanii.

Przeleciałem 50,5 km, a więc dopełniłem trzeci warunek konieczny do uzyskania kategorii „D" pilota szybowcowego (odznaka srebrna). W listopadzie 1937 r. otrzymałem świadectwo (Certificat) z Międzynarodowego Komitetu Studiów Nad Lotem Bezsilnikowym (ISTUS) oraz odznakę nr 602 „za dokonanie przepisowych lotów szybowcowych".

HENRYK ROCHOŃ

PZL-26 biorący udział w Challenge 1934.

MALOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE SPORTOWYM

KONSTRUKCJE PZL

część III

146

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W Challenge 1932 uczestniczyły trzy samoloty PZL-19 malowane w całości na kolor srebrny. Jedynie usterzenie poziome i pionowe malowano w pasy białe i czerwone. Wszystkie samoloty miały oznakowanie. Znaki rejestracyjne w kolorze czarnym; numery startowe również czarne, malowane na białym kwadratowym tle odciętym od tła kadłuba czarną obwódką (po obu stronach przedniej części kadłuba i na dole powierzchni płata). Na samolotach PZL-19 malowano ponadto znaki ARP, znak firmowy PZL wraz z napisem Państwowe Zakłady Lotnicze Warszawa, znaki reklamowe STANAVO i CASTROL. Nazwę typu samolotu malowano kolorem białym na usterzeniu pionowym.

Po zakończeniu Challenge'u PZL-19 przebudowano na samoloty do dalekich przelotów. Zmieniła się wówczas ich kolorystyka. SP-AHI został pomalowany dwubarwnie na czerwono i srebrno, natomiast SP-AHH w całości na srebrno.

Na Challenge 1934 opracowano samoloty PZL-26, które otrzymały nową kolorystykę. W porównaniu do PZL-19 zmieniono rozkład koloru czerwonego, a powierzchnie płata i usterzenie malowano na srebrno z czerwonymi elementami dekoracyjnymi. Znaki rejestracyjne w kolorze czarnym, podobnie jak nazwy poszczególnych egzemplarzy i opis typu oraz znak firmowy PZL na kadłubie. Znak ARP w kolorze czarnym na żółtym tle. Na samolocie malowano dwa znaczki reklamowe: STANAVO oraz MOBILOIL. Numery startowe analogicznie jak na PZL-19. Poszczególne egzemplarze PZL-26 miały numery rejestracyjne i startowe:

SP-PZL numer 61
SP-PZM numer 62
SP-PZN numer 63
SP-PZO II numer 64
SP-PZP numer 65

Poza wymienionymi typami samolotów, wytworzonymi w krótkich seriach, w PZL zbudowano szereg egzemplarzy prototypowych i sportowych. Wszystkie samoloty pozostawiono w naturalnej barwie materiału, z którego je wykonano lub też malowano w całości na kolor srebrny. Znaki rejestracyjne w kolorze czarnym, podobnie jak znaki firmowe i opisy typów.

PLANSZA

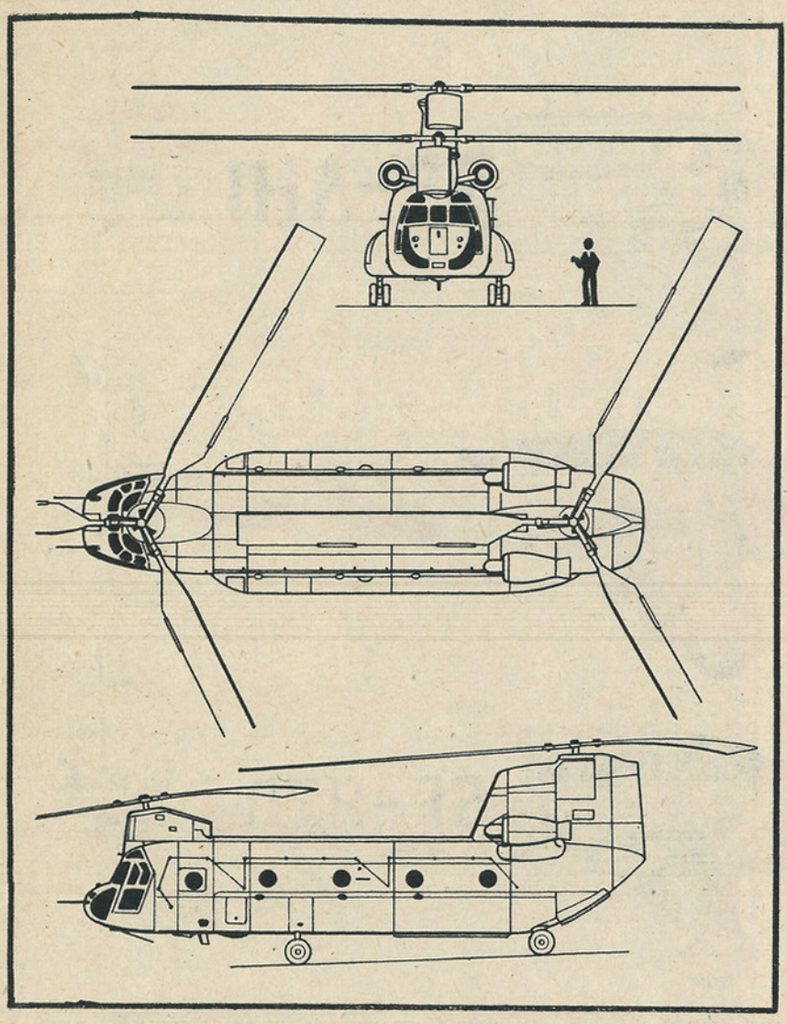
1. PZL-19 (SP-AHI), jeden z trzech samolotów biorących udział w Challenge 1932. Egzemplarz ten był pilotowany przez Ignacego Giedgowda (18 miejsce).
2. PZL-19 (SP-AHI) z silnikiem Gipsy Major o mocy 95,7 kW. Płat malowany był także na kolor czerwony, znaki rejestracyjne w kolorze srebrnym.
3. PZL-26 (SP-PZO PODOFICER II), pilotowany przez Jana Balcera, uczestniczył w Challenge 1934.

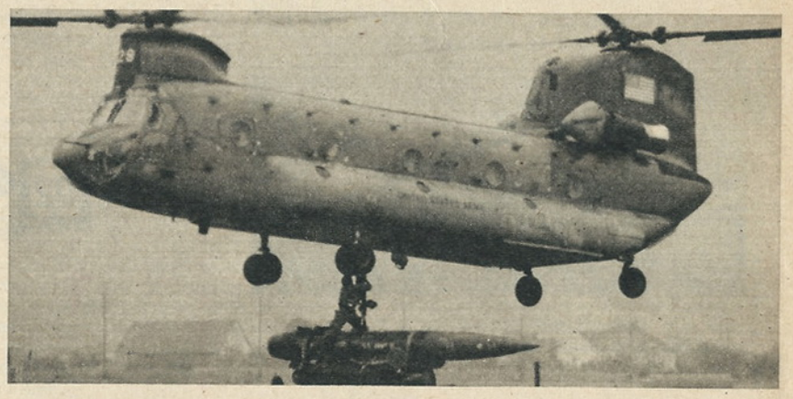
3a. PZL-26 (SP-PZO) — rzut z góry.

a, b, c, napisy umieszczone na stateczniku pionowym i sterze kierunku samolotu PZL-26 (SP-PZO); przedstawiono je w jednej skali.

d, znak reklamowy wytwórni olejów i paliw MOBILOIL, który był malowany na wszystkich egzemplarzach samolotów PZL-26 uczestniczących w Challenge 1934.

e, znak firmowy Państwowych Zakładów Lotniczych, malowany na stateczniku pionowym samolotów PZL P-1 i PZL Ł-2 (prototyp).





DWUSILNIKOWE ŚMIGŁOWCE TRANSPORTOWE BOEING VERTOL CH-47 CHINOOK

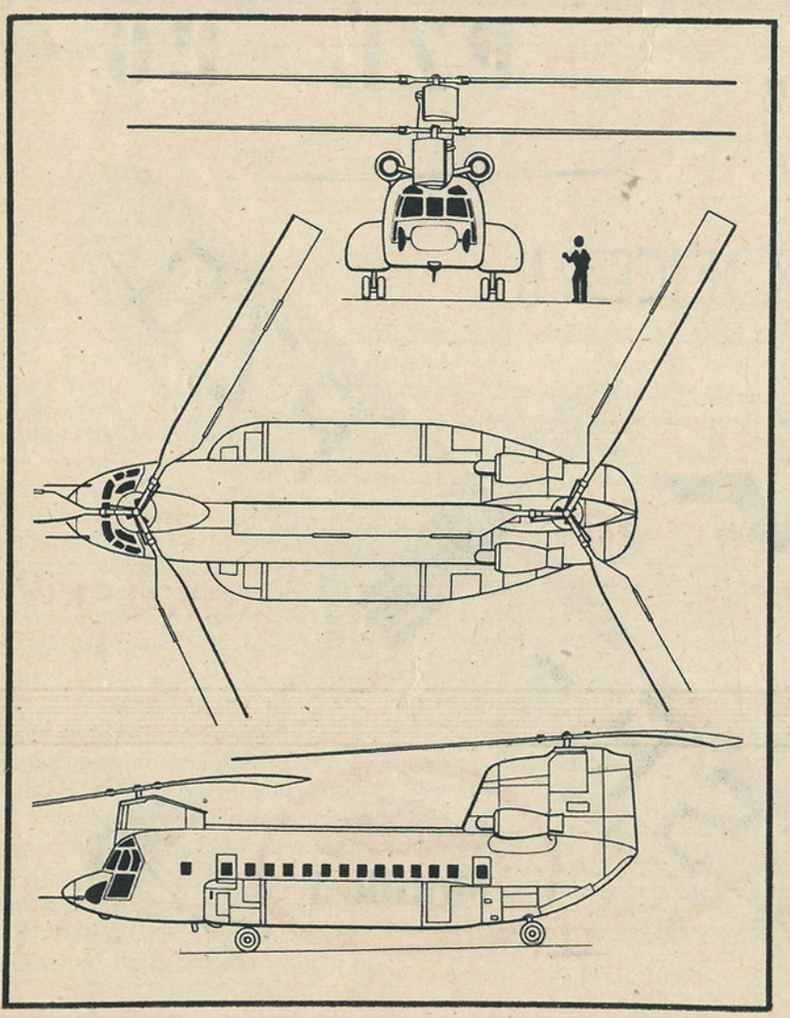
Transportowy śmigłowiec wojskowy Boeing Vertol Chinook opracowany został pod koniec lat pięćdziesiątych. Pierwszy prototyp dokonał pierwszego lotu we wrześniu 1961 r. Śmigłowiec wszedł następnie do produkcji seryjnej, która trwa do chwili obecnej. Do 1 stycznia 1979 r. wyprodukowano 848 sztuk (z zamówionych 939) w kolejnych trzech wersjach: **CH-47A** napędzanej dwoma silnikami Lycoming T55-L-5 o mocy 1 640 kW lub T55-L-7 o mocy 1 976 kW każdy, **CH-47B** napędzanej silnikami T55-L-7C o mocy 2 125 kW każdy i mającej zmodyfikowane łopaty wirnika oraz **CH-47C** (na zdjęciu) napędzanej silnikami T55-L-11A o mocy 2 796 kW każdy, a także z większymi zbiornikami paliwa.

Śmigłowiec Chinook jest używany w wielu krajach zachodnich. Wersja CH-47C, przeznaczona dla Kanady, nosi oznaczenie CH-147, produkowaną obecnie wersję dla lotnictwa W. Brytanii (33 zamówionych śmigłowców) oznaczono HC.Mk1. Wersja ta jest zbliżona do CH-147. Śmigłowiec ten napędzany jest silnikami T55-L-11E.

Śmigłowiec Chinook jest dwusilnikowym, dwuwirnikowym, średnim śmigłowcem transportowym. Wirniki są trójłopatowe z dźwigarem stalowym. Łopaty składane ręcznie do hangarowania. Przeniesienie napędu poprzez sprzęgła do przekładni głównej. Przekładnia ta napędza wał sprzęgający obydwa wirniki i napędza je poprzez przekładnie poszczególnych wirników.

Kabina załogi wyposażona jest w zdwojone sterownice. Ładownia dostosowana do transportu 33-44 żołnierzy albo sprzętu ładowanego poprzez trap w tylnej części kadłuba. Zewnętrzny zaczep pozwala na przenoszenie podwieszanych ładunków o masie do 12 700 kg. Podwozie czteropodporowe stałe — przednie o kołach zdwojonych. Silniki umieszczone w gondolach przy tylnej części kadłuba. Zapas paliwa w zbiornikach w osłonach przykadłubowych — 4 137 dm³. **(T.K.)**

DANE TECHNICZNE WERSJI CH-47C. Wymiary: średnica wirników — 18,29 m, odległość między osiami wirników — 11,94 m, długość całkowita z obracającymi się wirnikami — 30,18 m, wysokość — 5,68 m. **Masy:** masa własna — 9 736 kg, masa startowa — 17 463 kg, udźwig przy tej masie startowej — 5 284 kg, max. masa startowa — 20 865 kg. **Osiągi:** (przy masie start. 17 463 kg): max. prędkość — 286 km/h, prędkość przelotowa — 257 km/h, pułap zawisu bez wpływu ziemi — 2 800 m, taktyczny promień działania — 185 km.



CYWILNA WERSJA ŚMIGŁOWCA CHINOOK

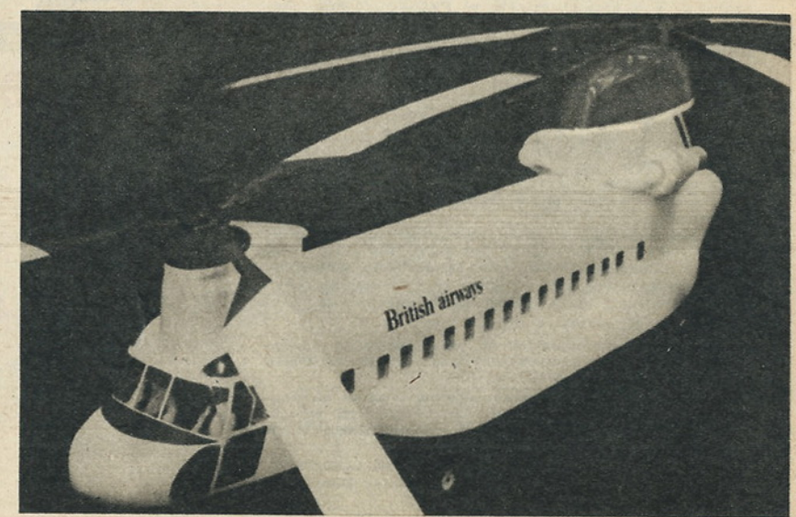
W rozwijanej ostatnio cywilnej wersji śmigłowca Chinook — Boeing-Vertol Model 234 wprowadzono zmiany wypróbowane w ostatnich wojskowych wersjach śmigłowca (CH-47C, CH-47D) oraz inne ulepszenia. Śmigłowiec w pasażerskiej odmianie dalekiego zasięgu wyposażony jest w duże przykadłubowe zbiorniki po obydwóch stronach dolnej części kadłuba. Odmiana wielozadaniowa ma dwa zbiorniki wewnątrz kadłuba.

Wersja wielozadaniowa przeznaczona jest do transportu ładunków — głównie do zadań dźwigowych. Może przenosić podwieszane ładunki o masie do 12 700 kg na odległość do 250 km. Łopaty wirnika są laminatowe i mają większą cięciwę niż wersji CH-47C — 0,813 m (w wersji CH-47C — 0,64 m), względna grubość profilu: 12% (na 85% długości łopaty) i zewnątrz 8%.

Zewnętrzne zbiorniki wykonano z nowoczesnych tworzyw (kompozyty z włóknami grafitowymi, przekładki Nomex). Zbiorniki zewnętrzne o pojemności 6 361 kg paliwa (wewnętrzne w wersji wielozadaniowej — 1 826 kg). Zbiorniki zewnętrzne zapewniają pływalność śmigłowca.

Śmigłowiec w wersji pasażerskiej zabiera 44 pasażerów. Fotele usytuowane po 4 w każdym rzędzie z przejściem środkowym. Wejście do kadłuba po tylnym trapie. Drzwi dla pasażerów z prawej strony przedniej części kadłuba z integralnymi schodkami. Przedział bagażowy w tylnej części kadłuba nad trapem. Toaleta w przedniej części. Wejście do kabiny załogi po obydwóch stronach kadłuba. Podwozie czteropodporowe stałe. Zespołem napędowym są dwa silniki Avco Lycoming AL 5512 o mocy startowej 3 039 kW każdy. Resurs międzyremontowy silników — 1 800 h. **(T.K.)**

DANE TECHNICZNE WERSJI DALEKIEGO ZASIĘGU. Wymiary: — jak wersji CH-47C. **Masy:** masa własna — 11 090 kg, max. udźwig wewnętrzny — 10 229 kg, max. masa startowa — 21 318 kg (max. masa startowa wersji wielozadaniowej z ładunkiem zewnętrznym — 23 133 kg). **Osiągi:** max. prędkość przelotowa — 263 km/h, prędkość przelotowa ekonomiczna — 253 km/h, pułap zawisu z wpływem ziemi — 2 790 m, bez wpływu ziemi — 1 450 m, zasięg z 44 pasażerami — 1 010 km, długotrwałość lotu — 5 h 30 min.



LAMUS

AWIONETKA

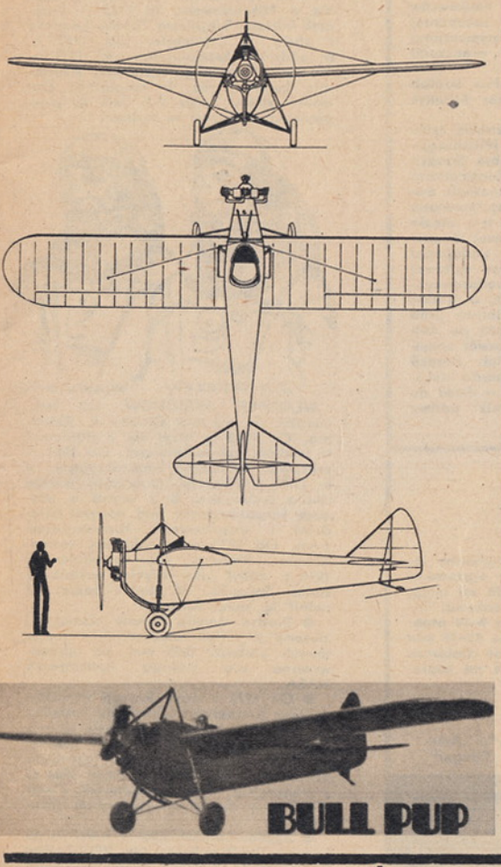
Lekkie samoloty nazywano kiedyś awionetkami. Jednomiejscowa awionetka Bull Pup powstała w okresie wielkiego kryzysu ekonomicznego w USA (1929—1933) i była jedną z nielicznych wówczas konstrukcji przeznaczonych dla indywidualnych nabywców. Prototyp samolotu został oblatany w październiku 1930 r. z silnikiem Aeronca o mocy 19 kW (26 KM). Prototyp seryjny z 3-cylindrowym silnikiem Szekely SR-3 Model „O" o mocy 33,1 kW (45 KM) przy 1 750 obr/min wykonał pierwszy lot 7.I.1931 r. Po pokazach lotniczych w Detroit w 1931 r. wytwórnia lotnicza, która nazywała się Buhl Aircraft i znajdowała się w Marysville, otrzymała 300 zamówień. Dwa lata rozwoju tego lekkiego samolotu dla każdego doprowadziło, że Bull Pup nie groził nawet początkującym pilotom przeciągnięciem lub korkociągiem. Poza tym był bardzo tani. Wiosną 1931 r. wyprodukowano 50 samolotów, a na początku 1932 r. następne ok. 50. Ale kryzys ekonomiczny w kraju pogłębiał się.

Bull Pup był naprawdę udanym samolotem. Wytwórnia miała szerokie plany jego rozwoju: odmiana sportowa (wyścigowa) o małej rozpiętości, odmiana do lotów motoszybowcowych w górach o dużej rozpiętości, odmiana na pływakach i nartach. Rozpoczęto nawet prace nad 2-miejscową odmianą — Airster. Brak dalszych zamówień spowodował zakończenie produkcji w końcu 1932 r., a w kilka miesięcy później wytwórnia zbankrutowała.

Konstrukcja mieszana. Kadłub nitowany z duralu i kryty blachą. Skrzydła konstrukcji drewnianej. (W)

Dane techniczne: Rozpiętość — 9,15 m, długość — 5,8 m, wysokość — 1,98 m, pow. płata — 10,31 m². Masa własna — 249,7 kg. Prędkość max. — 122,3 km/h, prędkość lądowania — 51,5 km/h, wznoszenie — 244 m/min, zasięg — 442,5 km, pułap — 4 270 m.

Malowanie: Cały samolot w kolorze srebrnym, znaki rejestracyjne — czerwone.



NASZE TRASY

RATUJMY TE SAMOLOTY

Dwa listy — dwa alarmy. Przytoczmy fragmenty listów, niech same mówią za siebie. Pierwszy dotyczy samolotów Li-2, które stały przed Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

„Muzeum nie jest w stanie zapewnić lepszej opieki tym eksponatom przeciwko dzikim hordom barbarzyńców atakujących te, a właściwie ten samolot. Rok temu z górą spalono jeden samolot, drugi zaś dotrwał cudem do dzisiaj, lecz jego dni są policzone. Wyrwano drzwi, zerwano pokrycie w górnej części dziobu samolotu, tuż przed fotelami załogi. Stan — tragiczny. W bliskim sąsiedztwie znajduje się osiedle mieszkaniowe, skąd głównie przychodzą łupieżcy.

Ratujmy ostatni, lub jeden z ostatnich tego typu samolotów w Polsce. Należałoby go zabrać stamtąd i wybudować coś w rodzaju małego hangaru — garażu z blachy falistej, oczywiście zamykanego. W Krakowie znajduje sie grono osób gotowych własną pracą przywrócić samolotowi jego dawną świetność. Zostało już bardzo mało czasu".

Fragment drugiego listu:

„Przed MDK w Tarnowie stoi szkolny Jak. Samolot ten MDK dostał w nagrodę za zajęcie czołowego miejsca w Polsce w modelarstwie lotniczym. Maszyna nie została należycie zabezpieczona i teraz przedstawia sobą opłakany widok. Owiewka kabiny — rozbita, w środku nie ma już prawie nic, poszycie płatów i statecznika — rozdarte, a lotki — to już tylko szkielet. Nie można już dłużej patrzeć na dewastację samolotu, dlatego napisałem ten list".

Dziękujemy za te sygnały. Piętnujemy publicznie wandali: to wstyd i hańba, ta wasza „działalność". Skąd tyle skłonności do niszczenia, do bezmyślnej dewastacji pięknych niegdyś samolotów? Wzywamy kompetentne instytucje, aby ratowały — póki jeszcze można uratować cośkolwiek — samoloty, o losie których piszą nasi Czytelnicy (ich nazwiska są w posiadaniu redakcji). (z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB WŁOCŁAWSKI

Duży sukces sportowy odnieśli nasi skoczkowie na XVI Spadochronowych Mistrzostwach Pomorza i Kujaw (II liga), rozegranych w dniach 26—30 maja br. na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Mistrzostwo zdobył Mieczysław Klimko z naszego klubu, zaś jego klubowy kolega Krzysztof Kaczmarek wywalczył tytuł I wicemistrza. Zespołowo 1 miejsce przypadło również naszej drużynie seniorów. Druga drużyna (juniorzy), w składzie J. Cygański, S. Tobiasz i Krzysztof Wilczyński, zajęła 4 miejsce.

Sukces naszych skoczków — to wynik dobrej pracy szkoleniowej instruktora Mieczysława Klimki, który od dwóch lat kieruje pracą sekcji spadochronowej.

•

W Międzynarodowym Dniu Dziecka rozegrana została modelarska impreza pod nazwą Młodzi modelarze na start. Do udziału w imprezie zgłoszonych było 154 zawodników. W dniu zawodów na lotnisko przybyło 32 modelarzy. Przyczyną małej frekwencji była deszczowa pogoda. Mimo tego godny podziwu był entuzjazm i zacięcie sportowe zawodników i osób towarzyszących. Impreza po raz drugi odbyła się pod patronatem ZW i M ZSMP. **Telesfor Szulc**

AEROKLUB RZESZOWSKI

W dniu 25 maja br. rozegrane zostały w Aeroklubie Rzeszowskim I Rzeszowskie Szybowcowe Zawody na Celność Lądowania. Zwyciężył Krzysztof Rokosz, drugie miejsce zajął Krzysztof Wyskiel, a trzecie Marek Ciura. Głównym sędzią zawodów był instruktor Jan Pisarkiewicz. **Jacek Janiga**

POCZTA LOTNICZA

LOTNICZA KSIĘGARNIA

Józef Szymczycha — Słupsk. Dziękujemy za list, a szczególnie za szczere, dogłębne zainteresowanie się problemem utworzenia lotniczej księgarni lub działu książek lotniczych.

JAK PISAĆ

Bogusław Grochal — Ostróda. Jeśli macie coś istotnie ciekawego — przyślijcie. Tematyka — najlepiej coś z bieżącego życia naszego lotnictwa. Informacje muszą być zwięzłe, krótkie.

SZKOLENIE

Alina Zawadzka — Zawady. Aby zostać lotniczką, trzeba najpierw ukończyć szkolenie szybowcowe w aeroklubie. Szkół pomaturalnych typu wyłącznie lotniczego nie ma. Radzimy uważnie przejrzeć tegoroczne numery „Skrzydlatej Polski" — wiele pisaliśmy o nauce zawodu lotniczego, studiach wyższych i specjalistycznych.

Dariusz Lenart — Paczków. Wydział Mechaniczny Politechniki Rzeszowskiej prowadzi stacjonarne studia magisterskie w specjalności: lotnictwo. W kierunkach lotniczych kształcą jeszcze: Politechnika Warszawska na Wydziale Mechanicznym Energetyki i Lotnictwa (dzienne studia magisterskie), Akademia Rolniczo-Techniczna w Olsztynie (specjalizacja agrolotnicza) i Akademia Wychowania Fizycznego we Wrocławiu (ul. Banacha 11) — kierunek trenerski, spadochronowy.

KLUB ISKRA

Krzysztof Florczak, ul. Osmolińska 20 m 6, 98-220 Zduńska Wola, poszukuje brakujących mu numerów — 3, 5, 29, 32, 44, 47 — serii TBiU. W zamian oferuje egzemplarze „Małego Modelarza", roczniki (1974—1975) „Modelarza", „Plany Modelarskie" lub gotówkę.

Tomasz Galiński, ul. Rydla 7 m 72, 93-203 Łódź, wymieni książki o tematyce lotniczej, egzemplarze „Małego Modelarza", „Modelarza", emalie Humbrol na numery „Skrzydlatej Polski" z cyklami artykułów: Godło i barwa w lotnictwie polskim, Godło i barwy w lotnictwie ZSRR oraz Klub 1:72.

Leszek Matowski, ul. Curie-Skłodowskiej 72 m 40, 85-088 Bydgoszcz, poszukuje książek o tematyce lotniczej z okresu II wojny światowej następujących autorów: Bohdan Arct, Zbigniew Sankiewicz, Adam Kurowski, Aleksander Pokryszkin, Wacław Król.

Andrzej Śmiarowski, ul. Moniuszki 14 m 30, 11-400 Kętrzyn, poszukuje książek: A. Morgały — Polskie lotnictwo wojskowe 1939—1945; A. Glassa — Polskie konstrukcje lotnicze 1893—1939; Samoloty września; Przegląd samolotów myśliwskich; Samoloty PZL 1928—1978; zeszyty TBiU nr 3, 5, 19. W zamian odstąpi T. Królikiewicza — Nowoczesny samolot wojskowy; S. Pileckiego — Lotnictwo i kosmonautyka; Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918—1939; Polacy w walce z bronią V; Radar, elektroniczny zwiadowca; zeszyty TBiU, „Małego Modelarza" i inne.

Mirosław Pakuła, ul. Dworcowa 18, 07-200 Wyszków, wymieni książeczki z serii Miniatury Lotnicze na wagony kolejki PIKO o szerokości toru 16,5 mm.

Roman Simiński, ul. Koniewa 5 m 145, 41-500 Chorzów, poszukuje książki Václava Němečka — Vojenska letadla 1939—1945. W zamian oferuje kolegom tegoż autora — Vojenska letadla 1945—1950 (część IV).

Robert Pilich, ul. M. Dąbrowskiej 1 m 24, 01-903 Warszawa, poszukuje książki A. Morgały — Polskie samoloty wojskowe 1918—1939 oraz n-ry 3, 17, 21, 36, 48 serii TBiU.

WYTWÓRNIA SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO PZL

w Świdniku k. Lublina
zatrudni natychmiast:

— mechaników lotniczych
— mechaników osprzętu lotniczego

Mechanicy nie posiadający licencji państwowej mogą ją uzyskać na kursach kwalifikacyjnych organizowanych przez WSK-Świdnik.

Po jednorocznym okresie zatrudnienia w wydziałach montażu śmigłowca — mechanicy zostaną przeniesieni do pracy w wydziale ostatecznych prób śmigłowca lub usług argolotniczych.

Praca w tych wydziałach daje możliwość wyjazdów za granicę, do państw, w których WSK wykonuje usługi agrolotnicze.

W okresie pracy na wydziałach montażu śmigłowca wynagrodzenie w/g stawek akordowych.

Oprócz uzyskania wysokich zarobków Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego gwarantuje dla osób podejmujących pracę zakwaterowanie w hotelach pracowniczych oraz udziela pożyczek na pełny wkład do Spółdzielni Mieszkaniowej w Świdniku.

O szczegółach informuje Biuro Przyjęć Pracowników WSK w Świdniku
tel. 120-61 wewn. 55 26

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Czesław Głogowski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwalczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

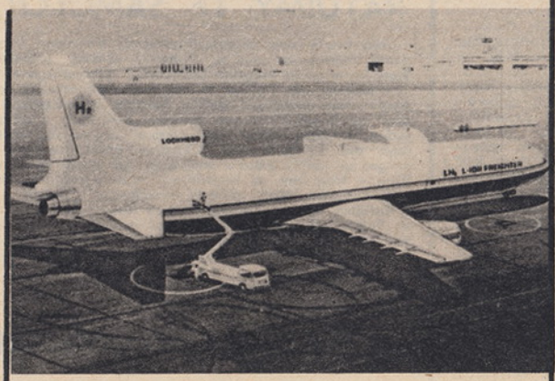
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

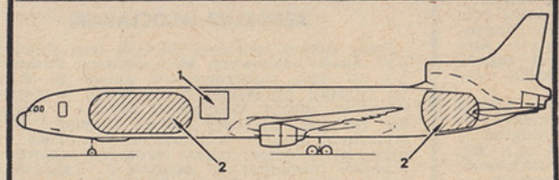
Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 20.VI. 1980. Zam. 1770. O-62.

FANTOMY I KOSMONAUTYKA

W węgierskim Instytucie Radiobiologii i Higieny Radiologicznej im. F. Joliot-Curie badany jest biologiczny wpływ promieniowania jonizującego i opracowywane metody ochrony człowieka przed tym promieniowaniem. Między innymi badania przeprowadza się na fantomach imitujących narządy i tkanki człowieka. Fantomy były już wysyłane w Kosmos i przyjęły piewsze uderzenia promieniowania na Ziemi. Budowane są one tak, aby dokładnie skopiować wymiary i kształty człowieka. Robi się je z polimerów, szkła i tworzyw sztucznych, do złudzenia przypominających ludzką skórę lub włosy. Dokładnie zbadano skład skóry, mięśni i krwi człowieka.

Obecnie fantomy budowane przez specjalistów węgierskich pomagają w opracowywaniu zasad bhp także na Ziemi. Na zdjęciu plastyk Marton Erdélyi i jego fantomy.





SAMOLOT LH_2

LH_2? To Ciekły Wodór – nowe paliwo lotnicze. Zakłady Lockheeda zorganizowały w RFN sympozjum z udziałem naukowców USA, Kanady, Arabii Saudyjskiej i kilku państw z zachodniej Europy dla zapoznania ich z projektowaną eksperymentalną odmianą znanego samolotu pasażerskiego TriStar oznaczoną L-1011-LH_2.

TriStar na paliwo wodorowe ma mieć o 10,6 m dłuższy kadłub (dla 2 zbiorników ciekłego wodoru). Do przelotu przez Atlantyk będzie zużywał nieco ponad 22 000 kg wodoru.

TriStar-LH_2 o zasięgu normalnym 6600 km ma przewozić tylko ładunki o masie 45 000 – 48 200 kg na trasie USA (Pittsburg)–Europa zachodnia (Frankfurt/M i Birmingham) – Arabia Saudyjska (Riad). Kiedy to nastąpi, jeszcze nie wiadomo. Konstruktorzy przewidują, że min. 2 lata zajmie opracowanie technologii wodorowej, następne 4 lata – budowa samolotu i przystosowanie (po niewielkich zmianach) silników turbinowych. W tym czasie ma nastąpić wyposażenie 4 lotnisk na trasie przelotowej w specjalne wytwornice ciekłego paliwa wodorowego o wydajności dziennej 20 000 kg. Pobliskie złoża gazu ziemnego, ropy naftowej i węgla stanowią najtańsze źródła produkcji paliwa wodorowego.

Próby samolotu są przewidziane od połowy lat 80-tych, a próbne loty użytkowe pomiędzy 4 miastami w 1987 r. Po 2 latach prób mogą rozpocząć się przewozy towarowo-pasażerskie, zaś po dalszych 2 latach – pasażerskie. Jak na razie dalszy rozwój samolotu na paliwo wodorowe zależy od zamówień lub dotacji rządowych 4 państw (koszt całego programu – 1,4 mlrda dol.).

Na rusunkach – przekrój samolotu L-1011 – LH_2: 1 – drzwi do komory ładunkowej (max. – 48 200 kg), 2 – zbiorniki paliwa o pojemności 22 700 kg oraz widok samolotu.

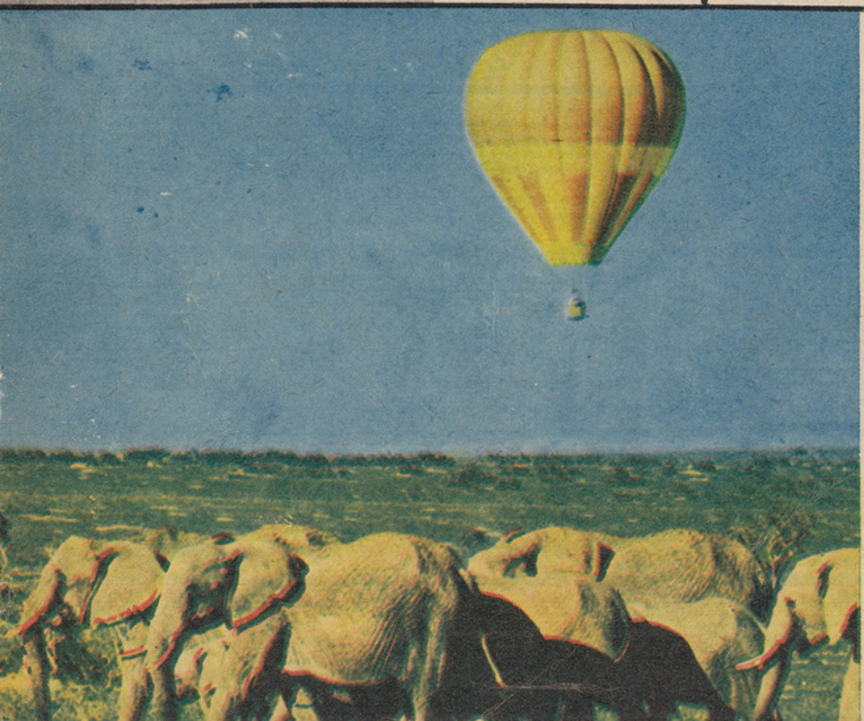
CHIŃSKA WYTWÓRNIA LOTNICZA

Pierwsze zdjęcie z wytwórni naddźwiękowych samolotów wojskowych Chińskiej RL o nazwie Shenyang A-5 (znanych również jako F-6 bis F-9 Fantan) pokazujące montaż końcowy. Jest to odmiana szturmowa (A). Na zdjęciu z lewej – samoloty na lotnisku fabrycznym.

BALONOWE SAFARI

W Kenii, w rezerwacie Masai Mara, stosuje się oryginalny rodzaj safari – na balonach. 2 balony (na powietrze ogrzewane butanem) Cameron o średnicy 25 m i pojemności 3970 m^3 mogą zabierać do 6 osób każdy. Obsługa naziemna i ratunkowa, to: 2 małe autobusy, samochód terenowy z przyczepą oraz 9–10 osób. Zapas gazu butanu (63,5 kg w 3 butlach) wystarcza na 60–75 min lotu na wysokości do 400 m. Podobno balonowe safari dostarcza niezapomnianych wrażeń. Jest wielu turystów chętnych do zapłacenia wysokiej ceny biletu.

Zdjęcia i rysunki: „Nowe Czasy", „Aviation Magazine", „Flight", „Der Flieger".



KOSMONAUTYKA

● 4.VI.1980 r. Na orbitę wokółziemską został wprowadzony kolejny satelita badawczy Kosmos-1184.

● 5.VI.1980 r. Wystartował z Bajkonuru statek kosmiczny Sojuz T-2 z załogą: J. Małyszew i W. Aksionow. Jest to pierwszy lot załogowy tej nowej odmiany statku Sojuz. Poprzedził go udany bezzałogowy lot zdalnie sterowanego statku Sojuz-T, który (16.XII.1979 – 26.III.1980 r.) wykonał automatycznie manewr cumowania do stacji orbitalnej Salut-6, a następnie – po próbach – pomyślnie wylądował na Ziemi. Sojuz-T różni się nowym wyposażeniem pokładowym: radioelektronicznym, nawigacyjnym oraz komputerowym. 6.VI.1980 r. Sojuz-T-2 przycumował o godz. 18.58 (czasu moskiewskiego) do zespołu orbitalnego Salut-6 – Sojuz-36 od strony członu wyposażeniowego Saluta-6 (o większej średnicy). Przed tym (5.VI.) Sojuz-36 został przeprowadzony zdalnie stąd do przedniego węzła cumowniczego. Obaj kosmonauci wylądowali pomyślnie w statku Sojuz T-2 9.VI.1980 r. po południu ok. 200 km na płd-wsch. od miasta Dżezkazgan. Statek kosmiczny Sojuz T-2 jest wyposażony w płytowe baterie słoneczne, zintegrowany (jak w stacji Salut-6) układ zasilania silników paliwem sterowany minikomputerem, odrzucane przed lądowaniem (na wysokości kilkuset metrów) zewnętrzne iluminatory już mało przejrzyste po przejściu statku przez gęste warstwy atmosfery ziemskiej. Kosmonauci byli w nowych, lekkich skafandrach.

JURIJ MAŁYSZEW (38 lat). Urodził się w Nikołajewsku. W 1963 r. ukończył Wyższą Wojskową Szkołę Lotniczą i służył w lotnictwie. Od 1967 r. w oddziale kosmonautów. W 1977 r. ukończył (zaocznie) Wojskową Akademię Lotniczą im. J. Gagarina. Dowódca statku Sojuz T-2. Jest to jego pierwsza wyprawa w Kosmos

WŁADIMIR AKSIONOW (45 lat). Urodził się we wsi Giblica k. Riazania. Od 1953 r. uczył się i studiował w średniej szkole lotniczej. Od 1957 r. pracował w biurze konstrukcyjnym, a w 1963 r. ukończył (zaocznie) wyższe studia techniczne. Brał udział w pracach konstrukcyjnych nad nowymi układami i urządzeniami kosmonautycznymi. Od 1973 r. w oddziale kosmonautów. Pierwszy lot kosmiczny w 1976 r. odbył jako inżynier pokładowy statku Sojuz-22. W statku Sojuz T-2 pełnił tę samą funkcję.

● Bardzo cienkie baterie słoneczne, złożone z płytek krzemowych i metalowych grubości 0,05 mm, są opracowywane dla potrzeb kosmicznych NASA.

● Od 1979 r. rząd Szwecji wyraźnie wspiera finansowo technologie kosmiczne. Wartość nakładów wzrosła 3-krotnie, zwłaszcza jako wkład Szwecji w ESA. Pierwszy satelita szwedzki Viking ma wystartować w lutym 1984 r. z francuskim satelitą obserwacji Ziemi SPOT przy użyciu rakiety nośnej Ariane.

● Zachodnioniemiecko - holenderski koncern lotniczo-kosmiczny VFW-Fokker istniejący od 8.V.1969 r. ma rozdzielić się na 2 koncerny narodowe z siedzibami w Bremie i Amsterdamie. Rozdział nie dotyczy już wspólnie prowadzonych programów. Przyczyny rozdziału: rządowe wymogi nowej struktury przemysłu lotniczo-kosmicznego RFN oraz analiza Fokkera, z której wynika, że ma on w przyszłości większe szanse jako koncern samodzielny (m.in. jako producent nowego samolotu 132-miejscowego F-29).

● W USA podano o zamiarze intensywnego rozwoju od końca 1980 r. laserów wielkiej energii jako broni antysatelitarnej. Krokiem w tym kierunku są prowadzone od 1973 r. przez lotnictwo USA próby z bronią laserową pracującą m.in. na falach długości ok. 10,6 oraz 1,3 mikrometra.

● W ośrodku badawczym CNES w Landes rozpoczęto próby balonu francuskiego przygotowywanego do wyniesienia w 1985 r. do atmosfery Wenus radzieckim automatycznym laboratorium międzyplanetarnym.

INDEKS 307606